SPORT WODNY

1 CZERWIEC
1933

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 8-my
ROK IX

CENA 1.20 ZŁ.

Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie w Kaliszu

PROGRAM

I-szych regat międzyklubowych,

organizowanych przez Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie, pod egidą Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, na rzece Prośnie w Kaliszu, w dniu 23 lipca 1933 roku.

Bieg 1. Godz. 16.— Czwórki półwyścigowe.
Bieg 2. Godz. 16.20 Czwórki wagi lekkiej.
Bieg 3. Godz. 16.40 Dwójki.
Bieg 4. Godz. 17.— Ósemki młodszych.
Bieg 5. Godz. 17.20 Czwórki nowicjuszy.
Bieg 6. Godz. 17.40 Jedynki.
Bieg 7. Godz. 18.— Czwórki.
Bieg 8. Godz. 18.20 Czwórki półwyścigowe pań.
Bieg 9. Godz. 18.40 Czwórki młodszych.
Bieg 10. Godz. 19.— Czwórki półw. nowicjuszy.
Bieg 11. Godz. 19.20 Ósemki.

1) Regaty odbbywają się zgodnie z Regulaminem Regatowym P. Z. T. W. z 1930 r.

2) Długość toru 2000 mtr. Woda wolno płynąca. Bieg pań — 1200 mtr.

3) Termin zgłoszeń upływa w dniu 17 lipca 1933 r. o godz. 20-tej. Zgłoszenia należy przesyłać na blankietach regatowych P. Z. T. W. pod adresem Kapitana sportowego K. T. W. druha Emila Sztarka, Kalisz, Nowa 21, tel. 247 w godz. od 9 do 13-tej i od 16 do 18-tej.

4) Wpisowe w wysokości zł. 4.— od każdego zawodnika do biegów Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 11 i po zł. 2.50 do pozostałych biegów należy przesyłać równocześnie ze zgłoszeniem.

5) Przedbiegi odbędą się w sobotę dnia 22 lipca 1933 r. o godz. 16-tej.

6) Losowania torów dokona Komisja Sportowa przy udziale delegatów.

7) Kancelarja regatowa czynna od dnia 17 lipca 1933 r. do dnia 22 lipca 1933 r. od godz. 18 do 20-tej codziennie. Tel. 457 — Przystań sportowa w Parku Miejskim Nr. 7.

8) Ważenie sterników i wioślarzy wagi lekkiej odbędzie się w piątek, dnia 21 lipca 1933 r., dla zamiejscowych, którzy przybędą po 21 lipca — godzina przed biegiem lub przedbiegami.

9) Biegi odbywają się na łodziach własnych. Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie w miarę możności wypożyczy własnego taboru, po uprzedniem piśmiennem porozumieniu.

10) Towarzystwo, które w biegach klasyfikacyjnych zdobędzie największą ilość punktów otrzymuje nagrodę przechodnią Miejskiego Komitetu P. W. i W. F. w Kaliszu. W 1931 i 1932 r. zdobyło K. T. W. Kalisz.

11) Rozdanie nagród w dniu 23 lipca 1933 r. o godz. 21-szej w lokalu własnym.

Komisja Sportowa zastrzega sobie zmianę programu.

Oddział Wioślarski „Sokoła" Krakowskiego

PROGRAM

propagandowych Regat w Krakowie

w dniu 18 czerwca 1933

Bieg 1. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
Bieg 2. Jedynki.
Bieg 3. Czwórki nowicjuszy.
Bieg 4. Czwórki półwyścigowe nowicjuszy dla wioślarzy, którzy do 31 grudnia 1932 r. nie wygrali biegu na regatach kwalifikacyjnych.
Bieg 5. Jedynki młodszych.
Bieg 6. Czwórki.
Bieg 7. Czwórki klepkowe półwyścigowe pań.
Bieg 8. Dwójki.
Bieg 9. Jedynki pań.
Bieg 10. Ósemki (klepkowe wyścigowe).

1) Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem regatowym PZTW.

2) Dystans wszystkich biegów ok. 1200 m. na Wiśle z prądem rzeki.

3) Początek biegów o godz. 14.30.

4) Termin zgłoszeń upływa z dniem 12 czerwca 1933. Zgłoszenia na przepisanych blankietach należy przysyłać pod adresem: Oddział Wioślarski Sokoła w Krakowie, merację wioślarzy w zgłoszonych osadach pisać należy

5) Wpisowe wynosi zł. 3 w biegach bez ograniczeń, a zł. 2 w pozostałych biegach, jak również w biegu czwórek półwyścigowych pań. Wpisowe należy wpłacić równocześnie ze zgłoszeniem na konto OWSK w PKO nr. 404,338 Kraków z zaznaczeniem „wpisowe do regat".

6) Biegi nie dochodzą do skutki o ile nie zgłoszą się przynajmniej dwie osady. Ew. Przedbiegi odbędą się w sobotę dn. 17 czerwca. Losowanie torów na godzinę przed biegiem. Losowanie przedbiegów odbędzie się na posiedzeniu Komisji sportowej w dn. 12 czerwca.

7) Biegi odbywają się na łodziach własnych. Kluby reflektujące na wypożyczenie łodzi proszone są o uprzednie porozumienie się. Do biegu nr. 10 OWSK wypożycza swoje łodzie bez zastrzeżeń.

8) W sprawie ulgowych kwater prosimy o uprzednie zgłoszenie zapotrzebowań.

9) Rozdanie nagród nastąpi w niedzielę 18 czerwca o godz. 20.

10 Komisja sportowa OWSK zastrzega sobie prawo zmiany programu.

ROK 9. WARSZAWA, 1 CZERWIEC 1933 R. Nr. 8

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

WEHRSPORT

Nastały teraz takie czasy że sportowiec, a szczególniej sprawozdawca sportowy musi zająć się jeszcze innemi sprawami, nic właściwie wspólnego ze sportem, a właściwie dużo sprzecznego z ideą sportu mającemi. Cóż robić! Na terenie międzynarodowym nasz sport wioślarski, przez usta swych przedstawicieli, niejednokrotnie zaznaczał swą solidarność ze wszystkiemi narodowemi związkami wioślarskiemi zrzeszonemi w Międzynarodowym Związku Towarzystw Wioślarskich (F.I.S.A.) w dążeniu do zacieśnienia węzłów przyjaźni międzynarodowej, do ograniczenia spraw sportu do szlachetnej, uczciwej i bezkrwawej walki na wodzie z ożywionym równym duchem szlachetnego sportu przeciwnikiem. Na tymże terenie międzynarodowym rok rocznie porusza się kwestję przystąpienia do F. I. S. A. Niemieckiego Związku Wioślarskiego. Początkowo urzędowi przedstawiciele Niemieckiego Związku uroczyście oświadczyli, że dopóki warunki Traktatu Wersalskiego nie zostaną zmienione, Związek Niemiecki do F. I. S. A. nie przystąpi, a obecnie mamy do cznienia z nowym prądem w sporcie niemieckim, który na sprawę stosunków naszego wioślarstwa z wioślarstwem niemieckiem rzuca snop charakterystycznego światła.

Znamy doskonale wspaniały rozwój wioślarstwa w Niemczech, byliśmy świadkami ich sukcesów na wodzie, oddajemy należytą sprawiedliwość ich świetnej organizacji, to też bardzo ważną dla nas sprawą jest dokładne poznanie obecnego nastawienia sportu wioślarskiego w Niemczech w celu odpowiedniego ustosunkowania się do jego poczynań. Tak zwane obecnie w Niemczech „przebudzenie się narodu" nie będące w swej istocie niczem innem jak wybuchem oszalałego nacjonalizmu i specjalnie ostrem nasileniem idei odwetu za przegraną wojnę, wywołało w sporcie niemieckim specjalny odruch w kierunku urzeczywistnienia t. zw. Wehrsportu. Ten trudny do zrozumienia dziwoląg językowy da się przetłomaczyć możliwie najdokładniej przez słowo „Sport Zbrojny". Istota jego polega na wprowadzeniu ćwiczeń wojskowych, a właściwie służby polowej do sportu pod postacią zorganizowania wszystkich zrzeszeń na modłę wojskową, nauki służby wojskowej, strzelania, taktyki wojennej i t. p. a celem jego jest postawienie całego narodu, a szczególnie młodzieży, począwszy już od wyższych klas gimnazjalnych pod bronią i wpajanie w swych członków uczuć najdzikszego nacjonalizmu i przekonanie ich o konieczności odwetu za przeggraną wojnę. Dlatego też, o ileby ta idea miała się zrealizować, w każdym wioślarzu niemieckim musielibyśmy widzieć nie sportowca, a ukrytego wroga, gotowego w każdej chwili zamienić strój sportowy na polowy uniform a wiosło na karabin i kryjącego w zanadrzu gotowy do rzutu pocisk z gazem trującym na łatwowiernego i nieprzygotowanego do zdradzieckiego napadu przeciwnika. Wprawdzie te zapędy sportu niemieckiego, ze sportem wioślarskim na czele, doznały pewnego zahamowania ze strony czynników urzędowych, zakłopotanych tą przedwczesną szczerością, tracących zimny rozsądek kierowników sportu, gdyż Komisarz Rzeszy do spraw Sportu p. von Tschammer und Osten wydał okólnik do wszystkich Związków Sportowych zabraniający jakiejkolwiek akcji samodzielnej i na skutek rozmowy z nim t. zw. Reichsaschuss (Centrala Sportu w Niemczech) znajdujący się pod przemożnym wpływem p. Pauli, przewodniczącego Niemieckiego Związku Wioślarskiego, został rozwiązany, tym niemniej jednak kierownicy naszego sportu wioślarskiego muszą dokładnie zapamiętać to stanowisko kierowników sportu niemieckiego, zwrócić baczną uwagę na to co się tam dzieje i odpowiednio ustosunkować się do tego prądu na terenie międzynarodowym. Sądzę, że na tej drodze kierownicy naszego sportu spotkają się z jednolitą opinją całego zrzeszonego polskiego wioślarstwa. My, wioślarze polscy możemy spokojnie odpowiedzieć na posunięcia wioślarzy niemieckich: „Cenimy Wasze wysiłki na polu sportowem, pragniemy Wam dorównać i da Bóg niedługo dorównamy, zawsze byliśmy i jesteśmy gotowi zmierzyć się z Wami na wodzie, ale jeżeli wybieracie inną drogę, to trudno, taka Wasza a nie nasza wola. Zamiast na wodzie spotkacie nas w polu, a możemy Wam zaręczyć że tak jak na wodzie walczyć będziemy do ostatniego tchu, tak do ostatniej kropli krwi, bronić będziemy każdej piędzi świętej ziemi naszej, świeżo z Waszych rąk krwią i potem polskiego żołnierza wyrwanej. Waszego nie chcemy ale swego nie oddamy".

JERZY BOJAŃCZYK.

„America“ pierwszy „racer“

Rok 1851 w historji jachtingu ma doniosłe znaczenie. W roku tym powstał pierwszy jacht, budowany wyłącznie dla celów regatowych.

Od r. 1851 zaczyna się okres żeglarstwa sportowego, wyścig o prymat między Ameryką i Anglją.

Od „America” do „Enterprise” przebyliśmy długą drogę. Dziś jaskółka „America” wydałaby się nam niezdarnem pudłem. I fakt ten może być miarą postępu, jaki się przez trzy ćwierci wieku dokonał w konstrukcji jachtów.

„America” był to 170-tonnowy szkuner dwumasztowy, długości w K. L. W. 27.60 m., szerokości 6.67 m., o zakończeniu 2.80 m.

Zwężony silnie z przodu, o największej szerokości, przesuniętej do tyłu, starannie opracowanym kształcie kadłuba, różnił się znacznie od ówczesnych pękatych konstrukcyj.

W r. 1851 w Londynie urządzono pierwszą z cyklu Wystawę powszechną. Była ona największą atrakcją owych czasów, dziwem nad dziwy.

Nic w tem bardzo dziwnego, że new-yorski obywatel Imć pan M. I. C. Stewens zapragnął ją ujrzeć. Mógł jechać do stolicy Albionu pasażerskim „paquebotem” — wolał jednak przybyć na własnym jachcie, licząc, że sprzeda go w razie zwycięstwa z dobrym zarobkiem.

Wykonawcą planów komandora-bussinesmena był młody konstruktor George Steers, świeżo naturalizowany w Ameryce Anglik. G. Steers miał ze Starą Ojczyzną „na pieńku”. Nie umiano tam ocenić wartości jego pomysłów, nowych konstrukcyjnych idei, był więc rozgoryczony, chciał rewanżu. Marzył, aby jacht jego konstrukcji w „paszczy lwa” w Cowes pokonał elitę jachtów brytyjskich.

Tak to nie najszlachetniejsze chęci złożyły się na powstanie arcydzieła, jakiem na owe czasy była „America”.

Komandor Stewens umowę z konstruktorem Steersem obwarował oryginalnym i, jak się okazało, korzystnym dla właściciela warunkiem. „America” miała pokonać najszybszy wówczas w New-Yorku statek „Marie”, tylko w tym wypadku konstruktor otrzymywał honorarjum. Spotkanie, obejmujące 3 biegi, wypadło 2 : 1 na korzyść Marie G. Steers otrzymał tylko $^1/_3$ umówionej zapłaty.

Fakt porażki do „Marie” w zestawieniu z późniejszemi bezapelacyjnemi zwycięstwami „America” w Wielkiej Brytanji zdaje się dowodzić, że konstrukcje amerykańskie stały już wówczas wyżej od angielskich, choć niewątpliwie do przegranej z „Marie” przyczyniło się również to, że „America” była statkiem nowym, niezgranym z załogą.

W czerwcu 1851 r. opuszcza „America” New-York, wioząc na pokładzie komandora Stevensa z bratem, panów Schuyera, Wilkesa, Hamiltona i Finley'a, prócz nich jechał konstruktor G. Steers ze swym siostrzeńcem. Kapitanem w transatlantyckiej podróży był dawny pilot, stary morski wyga Dick Brown. W czasie podróży przez Atlantyk „America” niosła małe ożaglowanie statków pilotowych.

Dopiero w Hawrze otrzymała osprzęt regatowy.

W pierwszych dniach sierpnia zjawia się „America” u brzegów wyspy Wight, w cieśninie Solent. Dla oczu angielskich jachtsmenów wąskie kształty „America’ są czemś niepojętem. Kształt kadłuba („wąski, jak brzytwa”). Dziwne ożeglowanie, maszty przesunięte do tyłu, pochylone, olbrzymi fok, wszystko to wywołuje sensację, poruszenie.

Mimo, że G. Steers jest tak pewny zwycięstwa swego jachtu, jak tego, „że słońce nazajutrz wzejdzie” — „America” nie startuje.

Któregoś dnia jacht „Lawrock” pojechał w ślad za „Americą”, by poznać jej możliwości. Wystarczyło postawić yankesowi szkunerowy żagiel, aby Anglik został daleko, daleko w tyle.

Wieść o tem nieoficjalnem spotkaniu szybko się rozeszła. Rozpuszczono fantastyczną bajkę o ukrytym motorze (motor był wówczas rzeczą bardzo rzadką i tajemniczą), — w inny sposób nie umiano wytłomaczyć sobie ucieczki „America”.

Stevens chce wykorzystać reklamę, rzuca pierwsze wyzwanie o zakład 10.000 funtów. Nikt go jednak nie podejmuje. Yankes zmniejsza stawkę na 1.000 funtów, i znów cisza. Komandor Stevens jest w rozpaczy: „business” ucieka z rąk, a z nim sen o Wystawie.

Przyczyna braku odpowiedzi była prosta. W Cowes grupowała się elita arystokracji angielskiej. Dostać się w zamknięte grono lordów w epoce wiktorjańskiej było djablo trudno.

Mimo to J. C. Stevensowi udało się uzyskać pozwolenie startu w wyścigu dokoła wyspy Wight. Nie było wówczas całego obecnego kodeksu regatowego, podziału na klasy. Startowali wszyscy razem bez względu na wielkość, ożaglowanie, typ.

Regaty wówczas były czemś w rodzaju morskiego „Derby”. Grali w „totka” wszyscy.

Stevens, jako nieodrodny yankes, grał także.

Nagrodę w biegu stanowił (dość brzydki) dzban srebrny, w smaku epoki. Słynny do dziś dnia „puhar America”. Choć jego wartość rzeczywista nie przenosi 700 zł., zarówno Ameryka, jak i Anglja, wydały dziesiątki miljonów, aby cenne trofeum zdobyć.

Na starcie stanęło 17 jachtów od 47 t. kutra „Aurora” do 393 t. szkunerów. Wyrównań nie dawano. „America” 170 t. — należała do średniaków.

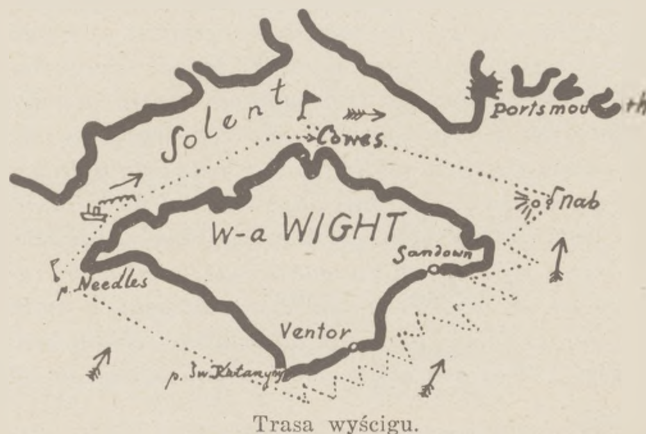
Trasa wyścigu prowadziła z Cowes na wschód do latarni Nab i dalej w kierunku wskazówki zegara dokoła wyspy Wight, razem ok. 60 mil.

Start odbył się 10 sierpnia 1851 r. o godz. 10 rano' przy lekkiej zachodniej bryzie.

Nie znano w owe czasy jeszcze lotnego startu. Startowano z kotwicy.

Statki ustawiono w dwuch rzędach. Na przedzie kutry 300 yardów, w tyle szkunery.

O godz. 9.55 dano sygnał stawiania żagli. O 10-tej strzał armatni oznajmił początek wyścigu.



Trasa wyścigu.

Start j. „America" wypadł fatalnie.

Po postawieniu żagli, tuż przed sygnałem nagły szkwał popchnął amerykański szkuner naprzód, obrócił na kotwicy i ustawił pod wiatr, a więc rufą do kierunku startu.

„America" wyszła ostatnia. Pozostałe jachty były już dobrze w przodzie, szły stłoczone, zabierając sobie wiatr. Nie kryty przez nikogo, yankee goni' dochodzi, przegania. Mimo używania wszelkich sztuczek, nic nie może powstrzymać zwycięskiego wyścigu j. „America".

Na trawersie latarni Nab „America" ma za sobą 12 konkurentów, przed sobą 4.

Za przylądkiem dostają jachty wiatr z południa, trzeba lawirować. „Beatrice" idzie po nawietrznej j. „America", nie może jednak iść równie ostro do wiatru. Decyduje się na zwrot. I tu wychodzą na wierzch zalety amerykańskiego szkunera. Idzie on znacznie szybciej i bliżej wiatru, robiąc zaledwie $^1/_3$ tej ilości zwrotów, co konkurenci.

Przy zatoce Sandown Bay wiatr wzmaga się, nadchodzą szkwały, morze silnie faluje. Kutry chowają się pod brzeg, lawirują na płyciznach. Anglicy umiejętnie korzystają z przybrzeżnych prądów. Jadą odważnie, byle dojść przybłędę z za morza. Skutki nie dają na siebie długo czekać. Siada na mieliźnie „Arrow".

„America" ucieka, gdy jachty tłoczą się na trawersie m. Ventor, jest już koło przylądka Św. Katarzyny. Mimo to, że łamie „jib" i ma wskutek tego kłopoty z fokiem.

W drodze do przylądka Needles „America", idąc w pół wiatru, robi po 13 — 14 węzłów. Na horyzoncie widać jeszcze tylko „Aurorę".

Gdy Królewski jacht „Fairy", który wyszedł naprzeciw u przylądka Needles, spotkał „America" i chciał poznać jej szybkość, zdumiał się. Kapitan mówił, że został w tyle, jak na kotwicy.

Na parowcu „Victoria and Albert", naprzeciw wyjechała królowa Wiktorja. Gdy ukazała się „America", zapanowała konsternacja. Na pytanie królowej, kto drugi — odpowiedziano z zakłopotaniem, że... niema drugiego.

W tym momencie zwycięstwo „America" było zupełne. Został jeszcze odcinek od przyl. Needles do Cowes. Ostatni etap.

Za przylądkiem wiatr „zdechł". „America" stoi niemal w miejscu podczas, gdy reszta szybko ją dochodzi. „America", która nie tak dawno widoczna była z tyłu w odległości 10 mil, jest już o $^1/_3$ mili. Przed godziną jeszcze wynik biegu był przesądzony, teraz szanse są raczej do stronie 47-tonnowego kutra, z załogą, znającą na wylot tajemnice prądów i wiatrów w cieśninie Solent. Lecz przychodzi silniejszy podmuch — „America" znów ucieka.

W Cowes czekają tysiące na powrót jachtów. Na metę pierwsza wpada „America" wśród strzałów armatnich, za nią o pół mili widać „Aurorę". Muzyka gra „Yankee Dodaie".

Czas „America" 8½ godz.

Po 21 minutach walki z ciszą dochodzi i „Aurora".

W Cowes po wygranej „America" — konsternacja. Duma angielska jest podrażniona.

Sir R. Stephenson rzuca Steevensowi wyzwanie, aby przyjął mecz na dystansie 20 mil na trasie Cowes—Nab—Cowes.

28 sierpnia przy silnej bryzie odbył się wyścig. „America" mimo odwagi bije 100 t. „Titanję" o 52 minuty!

Opinja jest poruszona, jest nawet interpelacja w Izbie Gmin.



Dokładny model jachtu „America".

„London Times”, omawiając wyniki wyścigu dokoła wyspy Wight, pisze, że „America” była „jaskółką wśród domowych gołębi”.

Komandor Steevens nie zasypia gruszek w popiele. Korzystając z rozgłosu, sprzedaje swój jacht za „grubsze” pieniądze, i syt sławy jedzie obejrzeć Wystawę.

Dalsze losy „America” są nie mniej ciekawe.

Nowy nabywca lord Blaquière poddaje zbyt niebezpieczną „America” pierwszej przeróbce. Redukuje ożaglenie, powiększa kil, okrawa ją, psuje.

Zkolei przychodzi w ręce lorda Tempeltona, który nabywa ją w celach turystycznych.

Po wojnie krymskiej w 1859 r. sprzedano ją za bezcen jako „stare pudło”.

Ponowną przebudową kieruje niejaki Pitcher z Gravesand. Zmienia on gruntownie nazwę, osprzęt, przebudowuje kadłub. W r. 1860 p. SS. Haugues w „Blue Peter” może śmiało napisać, że „Camilla” jest statkiem zgoła różnym, niż „America” z 1851 r.

„Camilla”-„America” nie ma szczęścia — dwukrotnie startuje do regat, dwukrotnie przegrywa.

W czasie secesyjnej wojny amerykańskiej „Camilla” służy konfederatom północnym. Osaczona u ujścia rzeki Św. Jana, koło Jacksonville, postaje porzucona przez załogę. Dopiero po zawarciu pokoju, w latach sześćdziesiątych kanonierka „Ottawa” przypadkowo odnalazła szczątki „Camilla vie America”.

Przypomniano sobie wówczas opromienione już legendą zwycięstwo w 1851 r. Zaopiekowano się zrujnowanym szkunerem, odbudowano, naprawiono i ofiarowano do celów szkolenia szkole morskiej w Annapolis.

W międzyczasie w 1857 r. komandor Steevens ofiarował „New-York Yacht Club'owi” zdobyty w Cowes, dzban, jako challange spotkania Anglja — Ameryka. W 1870 r. odbyło się pierwsze spotkanie o puhar „America”. Zwyciężył amerykański jacht „Magic”. Ze strony angielskiej startował j. „Cambria”.

„America” z załogą z Annapolis była czwarta.

W 1870 r. Akademja sprzedaje j. „America” na licytacji, jako statek przestarzały. Nabywcą jest pułk. Butler.

Konstruktor Kelly, według planów E. Burgessa, przebudowuje znów biedny jacht, tym razem po barbarzyńsku. Dodaje 6 stop 6 cali na długość, zmienia gruntownie osprzęt.

Po wojnie światowej, grupa bostońskich jachtmistrzów zakupiła jacht i jako relikwję narodową ofiarowała Marynarce amerykańskiej. Dzisiejsze jej losy są nieznane.

Jako pierwszy „racer” (wyścigowiec), zasługiwała „America” na troskliwe odbudowanie podług pierwotnych planów.

Ciekawe są również losy tarczy z amerykańskim orłem, jaką „America” miała na pawęży w czasie regat królewskich w Cowes. Orła nabył jakiś hotelarz z wyspy Wight i umieścił go, jako szyld swojej gospody.

Dopiero przed samą wojną „Royal Yacht Squadron” odkupił pamiątkę i ofiarował New-York Yacht Clubowi na pamiątkę.

Ż.

V Zjazd Ligi Morskiej i Kolonjalnej

W dniach 25 — maja b. r. odbył się V walny zjazd delegatów Ligi morskiej i kolonjalnej. Uroczystości zaczęły się dn. 25 maja o godz. 9 rano nabożeństwem w kościele pp. Kanoniczek, poczem w salonach Rady miejskiej otworzono obrady, przy udziale przeszło 300 delegatów z całego kraju. Na przewodniczącego Zjazdu powołano p. marszałka Senatu Raczkiewicza.

O godz. 11 przybył na zjazd Pan Prezydent R. P. w otoczeniu członków domu cywilnego i wojskowego, przywitany hymnem narodowym.

Po krótkiem przemówieniu powitalnem p. marszałka Raczkiewicza, zabrał głos Prezes Zarządu Głównego L. M. i K., jen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, który omówił rozwój Ligi morskiej i kolonjalnej. W roku sprawozdawczym liczba oddziałów i członków Ligi w ostatnim roku podwoiła się i obecnie wynosi 434 oddziały i 65.000 członków rzeczywistych, 60 oddziałów znajduje się w stadjum organizacji. Zrobiono wielki wysiłek i praca Ligi zmierza ku temu, aby zagadnieniem morza zainteresować jak najszersze warstwy społeczeństwa polskiego.

Następny mówca, wiceprezes zarządu głównego, Jan Dębski, poruszył zadania przyszłości Ligi. Mówca zaznaczył m. in., że uchwałą rady ministrów Liga Morska i Kolonjalna została upoważniona do wyłącznej zbiórki na rzecz floty wojennej. Liga ponosić będzie wszystkie koszty, związane z akcją propagandy zbiórki na ten cel.

Przyjmując tytuł Ligi Morskiej i Kolonjalnej, podjęła się Liga propagandy haseł kolonjalnych, zawiązała kontakt z wychodźtwem, dąży do nawiązania stosunków gospodarczych między Polakami zagranicą a Macierzą. Inicjatywę tę należy kontynuować, głosząc wszędzie żywotne prawa Polski do posiadania kolonji. Na zakończenie prof. dr. Jerzy Smoleński wygłosił głęboko ujęty referat p. t. „Podstawy stosunku Polski do morza”.

Po przyjęciu regulaminu obrad walnego zjazdu delegatów i ukonstytuowaniu się komisji zjazdowej, nastąpiło zamknięcie pierwszego plenarnego posiedzenia w Warszawie, poczem wszyscy delegaci udali się na plac Marszałka Piłsudskiego, gdzie złożono wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza.

O godz. 17 od przystani tow. „Vistula” odbiły przy dźwiękach orkiestry trzy parowce — „Halka”, „Francja” i „Bałtyk”, odprowadzane przez statek i motorówkę zarządu Dróg Wodnych. Na pierwszem znajdowali się minister przemysłu i handlu, gen. bryg. Zarzycki (który towarzyszył zjazdowi do Modlina), gen. dyw. Orlicz-Dreszer, gen. bryg. Kwaśniewski, kmdr. dypl. Frankowski i władze Ligi.

O godz. 19.30 statki, powitane marszem generalskim i salwą armatnią, przybiły do rzęsiście iluminowanej przystani modlińskiego oddziału Ligi. Ujście Narwi zaroiło się od łodzi, motorówek i pontonów, a brzegi pokryte były tłumem widzów. Władze miejscowe oddziału Ligi, z prezesem ppłk. dypl. Hajkowiczem, komendantem Centrum Wyszkolenia Saperów na czele, podejmowały zjazd wieczerzą w olbrzymich salach cytadeli modlińskiej.

W czasie wieczerzy ppłk. Hajkowicz wygłosił płomienne przemówienie, na które odpowiedział gen. bryg. Kwaśniewski, oświadczając, że od jutra zatoka gdańska nazywać się będzie Zatoką Polską.

Następnie mjr. dypl. Musiałowicz wygłosił odczyt na temat „Słowiańskie ziemie i ich stopniowa germanizacja”. Prelegent dowiódł, że prawie cała środkawa Europa zamieszkała była przez plemiona słowiańskie, to też nietylko zakusy niemieckie na polskie Pomorze nie mają innego

usprawiedliwienia, jak zaborczość, i na dobrą sprawę granica polska winna biec wzdłuż Odry.

Po odczycie, odbyła się wieczornica taneczna, a o północy flotylla, odprowadzana dźwiękami muzyki, rakietami i smugami reflektorów, wyruszyła dalej z biegiem Wisły.

Niezwykle serdecznie powitał Zjazd starożytny Płock. Zwolniono na ten dzień młodzież ze szkół. Nad brzeg Wisły wyszło całe miasto, manifestując żywiołowo przywiązanie grodu piastowskiego do morza.

Po przejściu przed frontem szwadronu honorowego 4 p. s. k. i baterji 8 p. a. l., generał Orlicz-Dreszer w towarzystwie wojewody Twardo, starosty Klotza, prez. miasta Ostaszewskiego oraz władz Ligi, udał się na specjalne przygotowaną trybunę, na placu Kanonicznym, skąd odebrał defiladę wojska, przysposobienia wojskowego oraz młodzieży szkolnej. Przeszło 3.000 dziatwy przedefilowało ochoczo, powiewając chorągiewkami i budząc powszechny zapał.

Po złożeniu wieńca na płycie Poległych i zwiedzeniu miasta, o godz. 10 rano flotylla, odprowadzana licznie przez łodzie, jachty i kajaki, wyruszyła w dalszą drogę.

O godz. 13.30 walny zjazd przybył do Włocławka. Na spotkanie wyruszyła motorówka z przedstawicielami miejscowego oddziału L. M. i K. W chwili przybijania statków do przystani odbyła się defilada łodzi. Na wybrzeżu tłumy mieszkańców Włocławka, młodzież szkolna i organizacje urządziły żywiołową owację. Na przystani miejscowego klubu wioślarskiego odbył się następnie wspólny obiad.

W Bobrownikach pod Włocławkiem, w miejscu, gdzie w sierpniu 1920 r. oddział marynarki wojennej pod dowództwem ś. p. por. Pieszkańskiego stoczył bitwę z oddziałami kozaków, usiłujących przeprawić się przez Wisłę, opuszczono na fale Wisły trzy wieńce: jeden od walnego zjazdu delegatów, drugi od oddziału L. M. i K. w Płocku, trzeci od Towarzystwa Żeglugi Rzecznej „Vistula".

W piątek, 26 b. m. o godz. 19.30, wycieczka przypłynęła do Torunia, przybijając do przystani „Vistuli". Na brzegu zgromadziły się liczne rzesze mieszkańców Torunia, ustawił się szwadron 8 p. strz. konn. z Chełmna z orkiestrą i orkiestra 63 p. p. Dźwięki marsza powitały przybywających gości. Na przystani obecny był p. wojewoda pomorski Kirtiklis, dowódca Okręgu Korpusu gen. Pasławski, przedstawiciele władz miejscowych z wice-prezydentem miasta Bałą na czele oraz licznie zgromadzona publiczność.

Delegatów, podzielonych na grupy, specjalni przewodnicy oprowadzali po mieście. O godz. 21.30 członkowie zjazdu udali się w dalszą drogę do Tczewa.

Na spotkanie wyruszył w górę Wisły statek dyrekcji dróg wodnych „Tczew" oraz kilka motorówek. Na wybrzeżu ustawiła się kompanja honorowa 2 bataljonu strzelców z orkiestrą i orkiestra 2 p. szwoleżerów, młodzież szkolna i licznie zgromadzona ludność miejscowa. Delegatów, z prezesem zarządu głównego Ligi, gen. Orlicz-Dreszerem na czele, powitał starosta tczewski Muchniewski, oraz prezes tamtejszego oddziału Ligi Morskiej i Kolonjalnej, inż. Stanko. Odpowiedział p. gen. Orlicz-Dreszer, poczem do młodzieży szkolnej przemówił członek zarządu głównego, mjr. dypl. Fularski.

O godz. 9 statki zjazdowe ruszyły w dół Wisły, eskortowane do granicy w. m. Gdańska przez kilka statków i motorówek z Tczewa. O godz. 11-ej statki przeszły śluzę w Einlage, gdzie oczekiwał na zjazd komandor Poznański, naczelnik urzędu marynarki handlowej w Gdańsku i prezes gdańskiego oddziału L. M. i K., który powitał zjazd imieniem komisarza generalnego, rady portu i miejscowego oddziału Ligi.

W połowie drogi do śluzy nastąpiło entuzjastyczne powitanie gości przez delegację polskich klubów wioślarskich i żeglarskich z Gdańska na łodziach i motorówkach.

O godz. 13-ej statki przybyły do Gdańska. Delegaci przeszli na statki „Jadwiga" i „Wanda" i odjechali do Gdyni.

O godz. 14.30 statki przybyły do przystani Żeglugi Polskiej w Gdyni, gdzie oczekiwali przedstawiciele władz z komisarzem rządu, Sokolem, oraz prezesem oddziału L. M. i K. Rummlem,, który powitał wysiadających gości przemówieniem, zakończonem okrzykiem na cześć Ligi M. i K., poczem orkiestra marynarki wojennej odegrała hymn Bałtyku. Następnie przemawiał gen. Orlicz-Dreszer, podkreślając umiłowanie Bałtyku przez cały naród polski, który za żadną cenę nie wyzbędzie się morza. Na zakończenie p. generał wzniósł okrzyk na cześć Gdyni.

Po wspólnym obiedzie w „Polskiej Riwjerze" rozpoczęły się dalsze obrady zjazdu.

M. Żarski.

Morze — tematem konkursu.

Komitet wykonawczy „Święta Morza", pragnąc zainteresować literatów, artystów-malarzy i kompozytorów zagadnieniem morza i jego znaczeniem dla Polski, ogłosił trzy konkursy na nowele, plakat i pieśń morską.

Prace nagrodzone będą drukowane, plakatowane i produkowane w okresie „święta morza". Na czele poszczególnych sądów konkusowych stoją: red. Giełżyński, dyr. Mazurkiewicz i prof. Skoczylas.

Kajakiem po Nidzie

Gdy niedaleka już jest chwila wyjazdu na letni urlop, czy wakacje i nieodłączną wycieczkę kajakową, każdy w myśli lub na mapie projektuje swą przyszłą trasę. Szuka się przytem szlaków mniej oklepanych i zatłoczonych, niż np. Wisła i Narew. Tak i ja czyniłem przed rokiem; wybór mój padł na Nidę.

Dla tych, których zawodzi znajomość lub pamięć szczegółów geograficznych, podam odrazu na wstępie, że Nida jest lewym dopływem Wisły, przepływa przez obszar województwa kieleckiego, powstaje z połączenia się Czarnej i Białej Nidy; długość rzeki od połączenia do ujścia wynosi według „Szlaków wodnych Polski" Heinricha, 97 klm. Pozatem cenny ten podręcznik mówi, co następuje: „Od połączenia jest żeglowną *). Głębokość przy śr. wodzie 0,6 m. Spadek 0,5%. Rzeka ma charakter nizinny. Na odcinkach Matkowice — ujście rz. Mierzawy i Wiślica-Korczyn — mokro, pozatem wszędzie obozować dobrze. Kwatery i zakupy w miasteczkach. Przeszkód niema. (W dolnym biegu boczne ramiona). Dojazdy: wzdłuż Nidy aż do Wiślicy biegnie kolejka wst. (fatalne połączenia), prócz tego, gęsta sieć autobusowa".

A teraz — o czem się przekonałem z własnej praktyki. Wycieczkę odbywałem (dwuosobowym składakiem, wespół z żoną) w początkach lipca, a zatem przy dużym upale i niskim stanie wody. W każdym razie jednak sądzę, że wzmianka o „żeglowności" Nidy opiera się na przesłankach czysto teoretycznych. Mnie w każdym razie przyprawia ona o śmiech pusty, ilekroć sobie przypomnę, jak to przeciągaliśmy, a w poszczególnych przypadkach nawet przenosiliśmy (!) swój składak przez mielizny. Takie przyjemności zdarzały się nam przeciętnie co pół godziny. Dalsza atrakcja Nidy to niebywale brudna woda, zwłaszcza w dolnym biegu. Rzeka przepływa tam przez żyzny, gęsto zasiedlony kraj lössowy. Lössowa ziemia, jej mieszkańcy i ich inwentarz — wszystko to razem składa się na nadanie wodom Nidy koloru rosołu i konsystencji kakao. Krótko mówiąc, pod względetm sportowym satysfakcja minimalna.

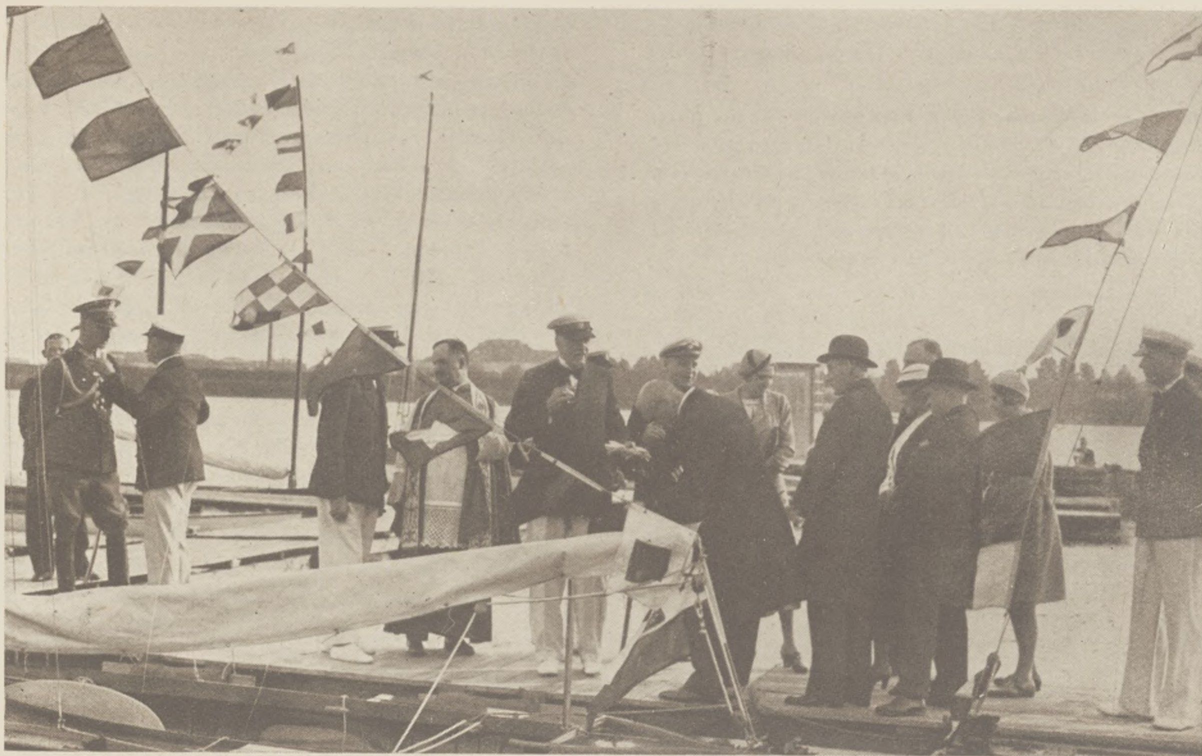
Braki te częściowo wynagradzają licznie rozsiane wzdłuż Nidy zabytki przeszłości, ruiny zamków i zachowane dotychczas kościoły. Zwłaszcza interesujące są bogate we wspomnienia historyczne z XIV i XV wieku — Wiślica, Nowy i Stary Korczyn, blisko ujścia Nidy do Wisły. Nad górnym biegiem — pięknie położone Chęciny z ruinami zamku i lotniskiem szybowcowem, nad środkowym — zupełnie dziś podupadły Pińczów. Warto też zaznaczyć, że Nida — to właśnie „Wierna Rzeka" Żeromskiego. W jednym z dworów na wysokim brzegu Nidy widzi się wielki, na uboczu stojący śpichlerz, który mógł być prototypem śpichrza, tak wielką w tej powieści odgrywającego rolę. Jeśli mnie pamięć nie myli — dwór ten nazywa się Nieprowice.

Na zakończenie podam krótki opis swojej wycieczki. Wodowaliśmy ok. 51 p. przy młynie we wsi Wolica o 1 klm. od stacji Chęciny. Jest to stanowczo najdogodniejszy dojazd, jakkolwiek Heinrich go nie wspomina. Płyniemy po Czarnej Nidzie, przebywając trzy tamy, aż do połączenia z Białą Nidą. Obozujemy niedaleko stamtąd, koło wsi Brzegi. Drugiego dnia dojeżdżamy do Koperni. Trzeciego do Jurkowa. Czwartego do ujścia (ok. godz. 1 pp.). Ponieważ cały czas pracowaliśmy wiosłami uczciwie i mało odpoczywaliśmy, wydaje nam się, że odległość faktyczna wynosi więcej od oficjalnych 97 klm. Ludność nadbrzeżna naogół przychylna, choć bardzo uboga (z wyjątkiem — częściowo — dolnego biegu). W jednej tylko wsi Sielec pod Wiślicą młodzież miejscowa splamiła się bezkrwawą zresztą napaścią na nas i obrzuceniem naszego kajaka wraz z jego pasażerami błotem. Zapisaliśmy to sobie do rubryki „Niespodzianki". *Jan Wiśniewski.*

*) Prz. Red. Według urzędowych danych in. Tillingera.



Podniesienie bandery w Yacht - Klubie Polski w obecności Komandora Honorowego p. Prezydenta Rzplitej prof. I. Mościckiego.



Komandor Honorowy Yacht-Klubu Polski p. Prezydent Rzeczypospolitej prof. I. Mościcki — przy chrzcie nowych jol.



Z Yacht Klubu Polski

Dewiza Yacht Klubu Polski „Horas non numero nisi serenas" nie zawiodła. Zegar Y. K. P. wykazywał w dniu 27 maja tylko jasne chwile. Podjęcie Bandery w obecności P. Prezydenta Komandora honorowego odbyło się w pierwszym, bodaj, prawdziwie słonecznym dniu nielitościwej tegorocznej wiosny.

P. Prezydent, witany fanfarami i hymnem, punktualnie o godz. 5 pp. wstąpił na pomost przystani z pp. premjerem Jędzejewiczem, płk. Głogowskim i dyr. Skowrońskim, dojeżdżając do Y. K. P., zgodnie z tradycją, drogą wodną na motorówce Y. K. P. „Taśka", którą prowadził kom. Aleksandrowicz w asyście kom. Szadurskiego. Na pomoście witali P. Prezydenta Kom. ks. J. Radziwiłł, B. Barylski, St. Zakrzewski, H. Hoch, ks. kopelan Y. K. P. Około-Kułak.

Przy wejściu na teren klubowy panna M. Skowrońska i B. Zakrzewski wręczyli P. Prezydentowi kwiaty, poczem P. Prezydent witany przez członków Y. K. P., przeszedł pod maszt klubowy, gdzie zwrócił się do niego komandor ks. J. Radziwiłł z następującem przemówieniem:

Dostojny Panie Prezydencie.

Stając w dni dorocznej uroczystości podjęcia bandery klubowej przed Tobą — pozwól, bym przedewszystkiem był wyrazicielem tej bezgranicznej radości, jaka napełnia serca członków Yacht Klubu Polski, żeś Dostojny Panie, a nasz umiłowany komandorze honorowy, został powtórnie powołany na stanowisko Prezydenta Najjaśniejszej Rzeczypospolitej Polskiej.

Za chwilę na rozkaz Twój załopoce na maszcie Yacht Klubu Polski bandera nasza, a my, dumni z jej posiadania, dumni, że, Dostojny Panie Prezydencie, jesteś naszym Komandorem Honorowym, rewidujemy w umysłach i sumieniach naszych wartość dotychczasowej pracy Y. K. P.

Nasza egzystencja datuje się od roku 1925, gdy garść byłych członków przedwojennych Yacht Klubów zagranicznych powzięła myśl założenia Yacht Klubu w Polsce.

Pierwsi zakotwiczyliśmy nasze jachty w Gdyni i pod banderą Yacht Klubu Polski odwiedził Witeź po raz pierwszy porty zagraniczne!

Śmiemy twierdzić, że nietylko pionierami żeglarstwa polskiego są członkowie Yacht Klubu Polski.... Wszak budowane z polskiego materjału, ręką robotnika polskiego, tak zwane jole, konstrukcji vicekomandora Zarządu Głównego, A. Aleksandrowicza okazały się pierwszorzędnymi jachtami tego typu.

Rozumiejąc, jak wielka na Yacht Klubie Polski spoczywa odpowiedzialność: reprezentowanie na terenie międzynarodowym jachtingu polskiego i widząc coraz większe zainteresowanie nami identycznych klubów zagranicznych, śmiemy przypuszczać, że w miarę sił naszych, czyniliśmy wszystko, by budzić zapał w społeczeństwie naszym do tego najszlachetniejszego sportu.

Nad wyraz są szczupłe środki nasze finansowe, to też i skromny tymczasem jest nasz dorobek, jednak na 120 członków w Oddziale Śródlądowym (Warszawa), posiadamy 34 jachty, a na 65 członków w Oddziale Morskim (Gdynia) — 15.

Do chwili obecnej skromna jest sadyba nasza, lecz tem głębszą jest nasza wdzięczność dla Ciebie, Dostojny Panie Prezydencie, że, jako Komandor Honorowy, w mundurze naszym raczysz gościć w niej wśród nas i budzisz wśród członków swem, pełnem dobroci, słowem, zapał do dalszej pracy.

Równocześnie prosimy Cię, Dostojny Panie przyjąć wyrazy z głębi serca płynącej podzięki za szczodrość, jaką nam raczysz okazywać, a która nam umożliwiła budowę nowego typu joli, jachtu dla obrony ofiarowanej przez Ciebie, Panie

Prezydencie, nagrody, w walce szlachetnej z naszymi rywalami - przyjaciółmi z innych klubów, tymczasem na falach szarej Wisły.

Śmiemy Cię zapewnić, Panie Prezydencie, że na przyszłość wytężymy wszystkie nasze siły, by dążyć poprzez Wisłę ku morzu polskiemu, ku obcym morzom, pod zaszczytną banderą Yacht Klubu Polski, dla dobra i chwały Ojczyzny, a wśród trudów będziemy w duszy i sercu pielęgnowali naszą dewizę: „Horas non numero, nisi serenas".

Dziękując serdecznie Panu Premjerowi, Marszałkom Sejmu i Senatu, Panom Ministrom, Korpusowi Dyplomatycznemu, przedstawicielom Władzy i Armji, Szanownym Paniom i Panom za zaszczycenie swą obecnością naszej uroczystości wznosimy okrzyk gromki: „Pan Prezydent Rzeczypospolitej, Komandor Honorowy Yacht Klubu Polski, Profesor Ignacy Mościcki niech żyje.

Na znak, podany przez P. Prezydenta, kom. K. Lange podjął banderę klubową przy dźwiękach hymnu, poczem kom. ks. J. Radziwiłł zwrócił się do pp. Ministrów Zarzyckiego i Butkiewicza, wręczając nominacje na wice-komandorów honorowych Y. K. P.

Następnie odbył się chrzest 2-ch jol nowego typu. Jednej, ofiarowanej przez P. Prezydenta, pod nazwą „Sire", drugiej, zakupionej z funduszów Y.K.P., pod nazwą „Junjor". Pierwsza jest przeznaczona w celu obrony nagrody przechodniej P. Prezydenta, druga — w celu szkolenia młodzieży. Poświęcenia dokonał ks. prałat Około-Kułak, kapelan Y. K. P., przyczem rodzicami chrzestnymi byli: joli „Sire" P. H. Zwisłocka z Min. Zarzyckim, joli „Junjor" — p. Józefowa Beckowa z Min. Butkiewiczem.

Podjęcie bandery zaszczycili swoją obecnością pp.: min. Beck, min. Zarzycki, min. Butkiewicz, amb. Laroche, min. Cadera z małżonką, min. Lazarewicz, adm. Swirski, prez. Słomiński i szereg innych osób ze świata dyplomatycznego i sfer rządowych. Na zakończenie uroczystości mili goście podejmowani byli herbatką przez Zarząd Y.K.P. in corpore i członków Y. K. P. min. hr. F. Potockiego, min. Deleżala, hr. R. Przezdzieckiego, hr. K. Romera, hr. M. Zabiełło.

Spław szlakiem Sapiechy i Ogińskiego

1 — 22 LIPCA 1933 R.

Jesteśmy w przededniu wakacyj. Gdzie jechać po słońce, zdrowie, wrażenia? Jak zaradzić brakowi gotówki na upragniony urlop? Projekty, projekty, projekty.

Sztubak, harcerz, akademik, urzędnik, czy grubsza ryba administracyjna, wojskowa, bankowa — z większą lub mniejszą pasją projektuje, liczy, kalkuluje.

Jesteśmy świadkami zdecydowanego zwrotu w nastawieniu urlopowiczów: od marzeń o zagranicach do jazdy na własne wody — w rodzime góry, na własne wybrzeże.

W odpowiedzi na dojrzałą potrzebę społeczną zaroiło się od komunikatów o spływach, zlotach, konkursach, wycieczkach.

Pragnę zwrócić uwagę wszystkich tęskniących do słońca, wody, wrażeń i wypoczynku, na spływ pod nazwą „Szlakiem Sapiehy i Ogińskiego" z Pińska przez Słonim, Grodno do Augustowa doliną Piny, Jasiołdy, Kanałem Ogińskiego, jeziorem Wygonowskim, Szczarą, Niemnem i kanałem Augustowskim.

Trudno w Polsce o ładniejszy, rozmaitszy i bardziej emocjonujący szlak wodny, niż szlak od Pińska do Augustowa. Szlak najmniej męczący, bo prawie zawsze z prądem.



Droga wśród błot na Polesiu.

Początek na bezbrzeżnych pustkowiach Polesia, jedynego zabytku w Europie w sensie egzotyki i wyjątkowego melancholijnego uroku. Poprzez łagodne rozłogi południowej Słonimszczyzny trasa spływu wchodzi w sfalowane i lesiste tereny dolnej Szczary i środkowego Niemna, przecinając zachód Nowogródczyzny, południe Wileńszczyzny i całe grodzieńskie, — kończy się na przepięknych jeziorach Augustowskich.

Dr. W. Charkiewicz, znany publicysta, literat i historyk z Wilna pisze: „Kto chce zobaczyć najbardziej wymarzone warunki dla sportu kajakowego, niech pozna Słonim z jego Kanałem Ogińskiego i cichą, szeroką Szczarą; kto zaś zechce ogarnąć cały urok polskiej przyrody i poznać ją, jak w syntetycznym skrócie — niech odbędzie podróż kajakiem od Pińska do jezior Augustowskich".

Tak jest: ten szlak to syntetyczny skrót Polski wschodniej.

Oprócz wybitnych walorów turystycznych, ma ten szlak niesłychanie ciekawe walory naukowe, szczególnie historyczne. Wszak jest to prastara droga waregów z północy na południe i kupców lewantyjskich z za morza Czarnego na północ do Bałtyku. W ekspansji Polskiej na wschód — tam każde osiedle, każdy gmach i wieża to pomniki pochodu zachodniej cywilizacji i polskiej kultury na bizantyjski wschód, to dowody naszej tężyzny fizycznej i potęgi ducha. Wszak to ziemie, które wydały Lwa Sapiehę, Św. Józefata Kuncewicza, Mickiewicza, Rejtana, Kościuszkę, Kraszewskiego, Orzeszkową, która daje natchnienie i teraz Marji Rodziewiczównie.

Techniczna organizacja spływu zapewni uczestnikom spływu: noclegi na etapach dziennych, wypoczynki na kilkodniowych postojach (Słonim, Grodno), dowóz świeżej żywności po normalnych cenach do miejsc noclegów, tak żeby odświeżanie zapasów odbywało się, jeżeli nie codzień, to co drugi dzień. Motorówka, która będzie towarzyszyć spływowi, służyć będzie jako pogotowie sanitarne (z lekarzem i apteczką) oraz warsztacik reperacyjny z rzemieślnikiem. 2 — 3 łóżka zapasowe umożliwią skuteczniejszą pomoc lekarską tym, którzy zasłabną.

Cała trasa spływu wynosi 565 kilometrów, podzielono jest na dwa zasadniczo różne charakterem i warunkami spływu odcinki: od Pińska do Słonima i od Słonima do Augustowa. W Pińsku przed rozpoczęciem spływu uczestnicy mogą wziąć udział w uroczystościach Święta Morza oraz w uroczystości 150-lecia otwarcia Kanału Ogińskiego.

Pińsk z tej okazji organizuje spływ gwiaździsty do Pińska.

Słonim w czasie dwudniowego postoju tam spływu obchodzić będzie swoje lokalne uroczystości, to jest 400-lecie nadania miastu praw Magdeburskich, 300-lecie śmierci Lwa Sapiehy, Starosty Słonimskiego, oraz 150-lecie otwarcia Kanału Ogińskiego, który był ostatnim Królewskim Starostą Słonimskim. Uczestnicy spływu będą mogli wziąć udział w tych uroczystościach, stanowiąc w nich niecodzienną atrakcję.

Nie jest wykluczone, że Grodno rozpocznie swoje uroczystości ku czci Batorego i że spływ na nie zdąży.

Będzie więc ten spływ okazją do zobaczenia większych ośrodków kresowych nietylko w ich codziennem bytowaniu, lecz i szacie odświętnej. Trzeba bowiem zaznaczyć, że rok 1933 jest dziwnym zbiegiem okoliczności rokiem wielkich rocznic, szczególnie doniosłych dla naszych terenów, a więc Wilna, Grodna, Słonima, Pińska.

Spływ „Szlakiem Sapiehy i Ogińskiego” organizują słonimskie organizacje sportowe i turystyczne, a mianowicie: Klub Kajakowców przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej, Klub Kajakowców 80 pp., Sekcja Wioślarska Klubu Sportowego 79 pp. i Oddział Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego. Stworzyli oni specjalny Międzyklubowy Komitet Spływu, który przyjmuje zapisy na spływ do 25 czerwca r. b. (adres Komitetu Spływu: Słonim, województwo Nowogrodzkie, Ułańska 5, skrzynka pocztowa 27).

Chciałbym zakończyć apelem do kajakowców, wioślarzy z Pomorza, Poznańskiego, Śląska i Małopolski i Polski Centralnej. Przyjdźcie do nas, poznajcie nas chociażby tyle, ile my Was znamy, a lepiej nam będzie wszystkim w pięknej i tak różnorakiej Polsce. Chciałbym zapewnić, że u nas jest co zobaczyć i poznać i dużo wrażeń i emocyj można przywieźć z Kresów. Zechciejcie patrzeć i poznawać.

M. Piotrowski.

Program spływu

szlakiem „Sapiehy i Ogińskiego”

30 czerwca — 20 — 22 lipca 1933 roku

1 dzień (30.VI) Organizacja spływu, udział w uroczystościach „Święta Morza” i obchodu 150-lecia otwarcia kanału Ogińskiego, zwiedzenie m. Pińska pod przewodnictwem przedstawicieli miejscowych klubów wioślarskich i Oddziału P. T. K.

2 dzień (1.VII) Pożegnanie Pińska. Rozpoczęcie spływu. Piną od Pińska do Jasiołdy (30 klm.). Nocleg we wsi Horodyszcze.

3 dzień (2.VII) Jasiołdą od wsi Horodyszcze do połączenia z kanałem Ogińskiego przy śluzie I (40 klm.). Nocleg: śluza I, w. Mreczyce, obozowisko.

4 dzień (3.VII) Kanałem Ogińskiego od śluzy I do m-ka Telechany (29 klm.). Nocleg w Telechanach.

5 dzień (4.VII) Kanałem i jez. Wygonowskim do śluzy X przy połączeniu ze Szczarą (22 klm.). Nocleg — obozowisko.

6 dzień (5.VII) Szczarą od połączenia z kanałem Ogińskiego do Dobromyśla (30 klm.). Nocleg w Dobromyślu.

7 dzień Szczarą od Dobromyśla do Dziatkowicz (43 klm.). Nocleg w Dziatkowiczach.

8 dzień Szczarą z Dziatkowicz do Słonima (46 klm.). Nocleg w Słonimie.

9—10 dzień (8 i 9.VII) Postój w Słonimie. Udział w uroczystościach miejscowych. Wycieczki autobusowe do Żyrowic, Synkowicz, Dziewiątkowicz, Mereczowszczyzny, Różany, Dereczyna i t. p.

11 dzień (10.VII) Szczarą od Słonima do Horodyszcz (34 klm.). Obóz, w razie niepogody nocleg w Horkach.

12 dzień (11.VII) Szczarą od Horodyszcz do Wielkiej Woli. Obóz wzgl. nocleg w Wielkiej Woli.

13 dzień (12.VII) Szczarą od Wielkiej Woli do Niemna (32 klm.). Obóz wzgl. nocleg we wsi Nowosiołki).

14 dzień (13.VII) Niemnem od Nowosiołek przez Mosty do m-ka Łunna (47 klm.). Nocleg w Łunnie.

15 dzień (14.VII) Niemnem od Łunny do Grodna (50 klm.). Nocleg w Grodnie.

16—17 dzień (15 i 16.VII) Pobyt w Grodnie. Zwiedzanie miasta i okolic. Uroczystości miejscowe.

18 dzień (17.VII) Niemnem od Grodna do Niemnowa (przy połączeniu z kanałem Augustowskim (35 klm.). Obóz lub nocleg w Niemnowie.

19 dzień ((18.VII) Kanałem Augustowskim od Niemnowa do Mikaszówki (32 klm.). Nocleg w Mikaszówce.

20 dzień (19.VII) Kanałem od Mikaszówki do Augustowa (36 klm.). Nocleg w Augustowie).

21 dzień (20.VII) Pobyt w Augustowie, rozwiązanie spływu.

W programie niniejszym zastrzega się niewielkie zmiany w kilometrażu etapów dziennych, zależnie od terenowych warunków postoju. Etapy odbywane będą pod przewodnictwem przedstawicieli stacjonowanych na trasie Klubów Wioślarskich i Oddziałów Polskiego T-wa Krajoznawczego, którzy przewidzą pośrednie punkty wypoczynkowe w etapach dziennych, odpowiadające celowi tak ze względów utylitarnych, jak i krajoznawczo-turystycznych. Szczegółowe programy pobytu w Słonimie, Grodnie i w Augustowie zostaną podane dodatkowo do wiadomości uczestników spływu.

Uczestnicy spływu wpłacają tytułem wpisowego: a) za całą trasę 12 złotych (młodzież szkolna 8 złotych), b) za pół trasy, to jest od Pińska do Słonima lub od Słonima do Augustowa — 8 złotych (młodzież szkolna 6 złotych).

Zgłoszenia uczestnictwa nadsyłać należy do Komitetu Spływu: Słonim, ulica Ułańska 5, skr. poczt. 27, do dnia 25 czerwca 1933 r.

Wpisy należy wpłacać na rachunek Komitetu do Komunalnej Kasy Oszczędności w Słonimie.

Spływowi towarzyszyć będzie motorówka, lekarz z apteczką i warsztacik techniczny dla reparacji drobnych uszkodzeń sprzętu i taboru.

Z historji jachtingu motorowego

Początki usiłowań w dziedzinie jachtingu motorowego sięgają roku 1907-go. Do tego roku poczynania w tej sprawie nosiły przeważnie charakter lokalny, nie przekraczający granic poszczególnych państw. Dnia 15 listopada 1907 roku z inicjatywy Motor Yacht Club von Deutschland i przy udziale „Marine Motor Association" (Anglja), „Moteur Yacht Club de Belgique" (Belgja), „Yacht Club d'Ostende" (Belgja), „Nederlandsche Motorclub" (Holandja) i „Svenska Motor Kluben" (Szwecja), został powołany związek jachtingu motorowego pod nazwą „International Motor Yacht Association" z siedzibą w Berlinie.

Związek ten przetrwał do 6 czerwca 1908 roku i po długiej dyskusji postanowiono przekształcić go na nowy związek z siedzibą w Paryżu. Członkami założycielami byli: „Motor Yacht Club of England", „Scottish Marine Motor Club", Motor Yacht Club of Ireland", „Sussex Motor Boat Club", „Automobile Club de France", „International Sporting Club de Monaco", „Deutscher Motoryacht - Verband", „Royal Yacht Club de Belgique" i „Regio Yacht Club Italiano".

Ten nowy związek otrzymał nazwę „Assiociation Internationale du Yachting Automobile" i przetrwał do roku 1914, to jest roku wojny światowej.

W ostatnim roku jego działalności należały doń państwa następujące: Niemcy, Austro - Węgry, Hiszpanja, Francja, Anglja, Włochy, Monaco, Rumunja, Rosja, Szwecja i Szwajcarja.

Po wojnie pierwsze starania i wysiłki w kierunku wznowienia działania na terenie międzynarodowym nowego związku poczynili pp. John Ward i Morton Smart. Ponieważ trudności jakie po wielkiej wojnie światowej napotykali ze strony wielkich państw były wielkie — zwrócili się oni ze swoją propozycją do Związku Żeglarskiego w Belgji (Federation du Yachting Belge).

Związek ten po długich naradach i porozumiewawczych zebraniach zwołał w Brukseli w 1922 roku pierwszy kongres mający powołać do życia nowy związek międzynarodowy pod nazwą „Union Internationale du Yachting Automobile" — „International Motor Yachting Union" w skórcie zwany „U. I. Y. A.", który w roku 1932-im obchodził swe dziesięciolecie.

Na Kongresie w 1922 roku reprezentowani byli Belgja (Federation du Yachting Belge), St. Zjedn. Amer. Północnej (The Yachtsmen's Association of America), Anglja (Marine Motoring Association), Francja (Federation Française de la Navigation Automobile), Irlandja (Ministere des Sports de l'Etat Libre), Monaco (International Sporting Club), Norwegja (Kongelik Norsk Motorbdads Club), Hiszpanja (Federation de les Clubs Naniticos Espanoles) i Szwecja (Kungliga Motorbat Klublen).

Związek stanął przed alternatywą rozpoczęcia wszystkich swych prac na nowo. Niezrażając się tem energicznie przystąpiono do roboty i w ciągu dziesięciu lat egzystencji wszystko zorganizowano ku zadowoleniu zainteresowanych związków i klubów sportowych.

Od 1922 roku związek U.I.Y.A. rozrastał się ciągle. W 1924 roku przystąpiły do związku Włochy (Federazione Italiana Motonautica) i Niemcy (Deutscher Motoryacht - Verband), w 1925 roku — Polska (Yacht Klub Polski), w roku 1927 — Argentyna (Yacht Club Argentino) w roku 1928 — Łotwa, w 1929 — Szwajcarja, w 1930 — Austrja, Finlandja i Portugalja, w 1932 — Węgry.

Dotąd, w ciągu 9-ciu lat egzystencji U.I.Y.A. opracował statut związku, regulaminy regat, regulaminy rekordów, regulaminy regat krążowniczych, powołał Komisję Techniczną, ustalił międzynarodowe klasy regatowe 1½-litrową, 3-litrową, 12-litrową, dwie klasy krążownicze, klasę ślizgowców śmigłowych i klasę „dinghie".

Rok 1932-gi zastał U.I.Y.A. przy ważnej pracy nad klasyfikacją jachtów motorowych z przyczepnemi motorami — „rund bout" i „outboard", w którym zadecydowano klasę „runabout" uznać za nienadający się dla klasyfikacji międzynarodowej.

Decyzje kongresu U.I.Y.A. w sprawie szybkich łodzi turystycznych (klasa „vunabout").

Na ostatnim kongresie U.I.Y.A. w listopadzie 1932 r., przyjmując pod uwagę, że klasa „vunabout" jako klasa łodzi wybitnie predystynowanych do szybkiej turystyki, łodzi budowanych specjalnie na wody lokalne o różnorodnych typach i w skutek tego trudnych do jednolitego sklasyfikowania zadecydowano nie ustalać międzynarodowej klasy „vunabout" i nie rejestrować rekordów światowych dla tego typu jachtów motorowych. Poszczególne „autorytety narodowe" mogą klasyfikować te jachty jako klasy narodowe, a to ze względu na bardziej panującą jednolitość typu. Na marginesie tej uchwały U.I.Y.A. należy zaznaczyć, że Stany Zjednoczone Ameryki Północnej w danej chwili posiadają około 450.000 yachtów „vunabout".

Nemo.

Medale honorowe U.I.Y.A.

Statut i regulaminy Międzynarodowego Związku Jachtingu Motorowego przewidują, że doroczny kongres U.I.Y.A. nadaje dwa medale honorowe wybitnym sportowcom i teoretykom - pracownikom w dziedzinie jachtingu motorowego. Dla interesujących się tym sportem podajemy kto dotąd został odznaczony przez U.I.Y.A.:

w roku 1926 pracow. — M. A. Pierrard (Belgja, sport. — mis Carstairs (Anglja);

w roku 1927 pracow. — M. V. Houët (Francja, sport. — M. E. Etchegoin (Argentyna);

w roku 1928 pracow. — M. A. Bray (Anglja, sport.— M. Gar Wood (St. Zj. Am.);

w roku 1929 pracow. — M. F. Nordström (Szwecja), sport. — F. Sigrand (Francja);

w roku 1930 pracow. — H. Duhs (Holandja), sport.— H. Segrave (Anglja);

w roku 1931 pracow. — E. Massieu (Francja, sport.— M. Kaye Don (Ameryka);

w roku 1932 pracow.—Cdal Pozzo (Włochy), sport— A. Becchi (Włochy).

Nowy autorytet narodowy U.I.Y.A.

W związku z coraz bardziej rozwijającym się jachtingiem motorowym w Kanadzie i koniecznością ujęcia w ramy organizacyjne tego sportu w znaczeniu międzynarodowem U.I.Y.A. na ostatnim kongresie 1932 roku przyznało „autorytet narodowy" w sprawie Yachtingu motorowego w Kanadzie klubowi „Canadian Power Boat Assiociation".

Jacht „Temida I" w drodze do państw bałtyckich.

Dnia 14 maja r. b. żeglarze Związku Strzeleckiego wypłynęli z Gdyni na jachcie „Temida I" do Łotwy, Estonji i Finlandji. Celem wycieczki jest nawiązanie bliższych stosunków z oddziałami morskiemi i wodnemi pokrewnych Związkowi Strzeleckiemu, bałtyckich organizacyj obrony kraju: łotewskiej „Aizsargi", estońskiego „Kaitseliitu" i fińskiego „Suojeluskunat".

Jacht prowadzi komandor Tadeusz Ziółkowski. W wycieczce z ramienia zarządu głównego Zw. Strzeleckiego bierze udział płk. Alojzy Glüth-Nowowiejski, a z ramienia komendy głównej — mjr. Henryk Bezeg. Załogę „Temidy I" stanowią członkowie strzeleckiego oddziału wodnego w Warszawie: mjr. Wilhelm Remer, Stanisław Zborowski, Antoni Stankiewicz, Rajmund Kaczorowski, Wacław Zborowski, Henryk Proszowski, Wacław Borkowski oraz Kazimierz Sznyl, a ponadto mechanik Leon Tumiłowicz.

W podróży swej jacht strzelecki zawinie do portów w Libawie, Tallinie i Helsingforsie, oraz ewentualnie na wyspę Visby, należącą do Szwecji.

Z podróży „Temidy II".

„Temida II", piękny 11-tonnowy jol sportowy, rozpoczęła sezon żeglarski rejsem do Norwegji.

17 maja b. r. pod komendą kpt. Fronczaka (kapitan jachtowy z grona wyszkolonych w Ośrodkach P.U.W.F.), wyruszyła „Temida" w drogę przy fatalnej pogodzie, wioząc 9 żeglarzy z klubów warszawskich.

Żeglarzy odprowadzał na pełne morze gen. Zaruski.

Dnia 22 b. m. jacht przybył po 4-dniowej jeździe, na Bornholm do Rönne, aby, minąwszy Kopenhagę, wejść 25 b. m. do Helsingbor w Szwecji. Obecnie jacht znajduje się w drodze do Norwegji.

Otwarcie przystani pocztowców w Warszawie.

W dniu 28 maja r. b. odbyło się otwarcie przystani i chrzest nowych łodzi sekcji wodnej Sportowego Klubu Pocztowego na Wale Miedzyszyńskim, obok plaży „Poniatówka". Uroczystość zaszczycił swoją obecnością p. Minister Poczt i Telegrafów. Chór urzędników pocztowych odśpiewał kilka pieśni, poczem nastąpiło podniesienie bandery. Na zakończenie odbyła się defilada łodzi klubowych.



Otwarcie przystani pocztowców w Warszawie.

„Z wody na wodę“.

Organizowany przez „Polskie Radjo”, ciekawy konkurs turystyczny na najpiękniejszą wycieczkę kajakową „Z wody na wodę” zapowiada się nadzwyczaj pomyślnie.

Na posiedzenie drugiego już konkursu wpływają przedewszystkiem liczne i cenne nagrody, ofiarowane przez różne firmy sportowe i instytucje sportowe.

Dotychczas nagrody ofiarowali:

1) Związek Sokolstwa Polskiego — kajak dwuosobowy z wiosłami dla najlepszej wycieczki sokolej.

2) Związek Strzelecki — namiot dwuosobowy dla najlepszej wycieczki strzeleckiej.

3) Mazowieckie Warsztaty Szkutnicze z Płocka — kajak dwuosobowy z wiosłami dla drużyny harcerskiej, której członkowie zajmą najlepsze miejsce w konkursie. Uczestnicy wycieczki dostaną szkielety kajaków.

4) Dla najlepszej jednoosobowej wycieczki kobiecej Mazowieckie Warsztaty Szkutnicze ofiarowały parę wioseł.

5) Centralne Komisje Dostaw Z. H. P. (ul. Traugutta 2) ofiarowała namiot dwuosobowy z podłogą oraz kajak typu h.

6) Fabryka farb i lakierów W. Karpiński i W. Leppert (ul. Jerozolimska 30) ofiarowała 25 kg. specjalnego lakieru wodoodpornego „Kajak”.

7) Fabryka dykty wodoodpornej B-cia Konopaccy (ul. Nowowiejska 18) — trzy komplety specjalnej kajakowej dykty mahoniowej.

Dalsze nagrody napływają.

W sprawie konkursu informuje Związek Kajakowy (Warszawa, ul. Myśliwiecka 3).

Międzynarodowe mistrzostwa Wilna.

W dniu 9 lipca 1933 r. w pięknych jeziorach Trockich odbędą się w konkurencji międzynarodowej wioślarskie Mistrzostwa Wilna oraz Bałtyckie Regaty Akademickie. Regaty trockie powinny być jaknajlicznej obesłane przez kluby wioślarskie całego kraju. Poprzednio urządzane na Wilji, zrażały gości trudnościami toru, — wymagały od osad dobrej znajomości miejscowych warunków.

W tym roku szanse wszystkich są jednakowe.

Tor trocki może konkurować z najlepszemi w Polsce.

Udział silnych osad zagranicznych wniesie do zawodów specjalny posmak, jaki dają zawody międzynarodowe. Ambicją Komitetu regatowego jest stworzyć wielką coroczną imprezę wioślarską, popularną w całej Polsce.

Regaty trockie muszą wejść w skład klasycznych spotkań (jak Mistrzostwa Warszawy), obowiązujących moralnie każdy klub, mający ambicje do nazwy czołowego.

Świetne warunki sportowe, cudowna oprawa słynnych z piękności jezior, wreszcie znana kresowa gościnność winny ściągnąć uczestników zewsząd.

Pamiętajcie, 9 lipca regaty w Trokach.

Wycieczka wioślarzy do Okrzei.

Międzyklubowy komitet Towarzystw wioślarskich w Warszawie organizuje w dniu 11 czerwca r. b. wielką wycieczkę do Okrzei, miejsca urodzenia H. Sienkiewicza, celem złożenia hołdu wielkiemu Polakowi przez sypanie kopca-pomnika.

Program wycieczki jest następujący: wyjazd z dworco głównego pociągiem „Dancing-Bridge” o godz. 7.30 rano, przyjazd do Okrzei o g. 10.30, poczem nastąpi pochód ze sztandarami poszczególnych Towarzystw wioślarskich z orkiestrą miejscowych włościan na czele do kościoła w Okrzei, gdzie odbędzie się uroczyste nabożeństwo z udziałem chóru W. T. W. „Duda”. Po nabożeństwie wycieczka uda się na miejsce sypania kopca, gdzie po przemówieniach przedstawiciela komitetu budowy kopca i przedstawiciela wioślarstwa warszawskiego oraz po odśpiewaniu na kopcu przez „Dudę” kilku pieśni, nastąpi składanie na kopcu przez uczestników wycieczki grudek ziemi, zaczerpniętej z miejsc historycznych Warszawy, poczem rozpocznie się właściwe sypanie kopca-pomnika i wpisywanie się pod odnośnym protokółem do księgi wieczystej.

Na miejscu budowy znajdują się łopaty i taczki. Wyjazd z Okrzei nastąpi o godz. 18.05, przyjazd do Warszawy o godz. 0.50.

Wioślarskie mistrzostwa Europy.

Przeprowadzenie mistrzostw Europy 1933 r. zostało w swoim czasie poruczone przez F. I. S. A. Związkowi Węgierskiemu. Na kongresie jednak w Zagrzebiu, podczas mistrzostw 1932 r., Węgrzy zrzekli się organizacji. Sytuacja była bardzo ciężka, gdyż nikt nie chciał podjąć się urządzenia najważniejszej wioślarskiej imprezy, przynoszącej obok zaszczytu i ogromne wydatki, zawsze przewyższające dochody.

Powracając z Zagrzebia, kierownicy ekspedycji polskiej zatrzymali się w Budapeszcie, gdzie odbyli z Węgrami dłuższą konferencję, namawiając ich, by rezygnację swą cofnęli. Starania ich nie poszły na marne, gdyż ostatni komunikat Międzynarodowego Związku Wioślarskiego podaje do wiadomości, że mistrzostwa Europy 1933 r. odbędą się definitywnie w Budapeszcie 25, 26 i 27 sierpnia. Zawody odbędą się na Dunaju, wzdłuż wyspy Św. Małgorzaty, na dystansie 2.000 m. w linji prawie prostej. Ponieważ bieg Dunaju jest bardzo regularny, na wszystkich pięciu przewidzianych torach szanse będą równe.

Doroczny kongres F. I. S. A., który na ten raz będzie miał bardzo obfity porządek dzienny (zmiany statutowe, zmiany regulaminu wyścigowego, zmiany regulaminu Mistrzostw Europy) — odbędzie się w dniach 22 i 23 sierpnia.

Kajakami z Pińska do Gdańska.

— Jak zamierzasz spędzić tegoroczne wakacje?

— Na początek jedziemy we czworo do Pińska...

— ?!...

— No tak. To punkt wyjścia. A stamtąd, Narwią, Wisłą do Gdańska. Jedziemy dwoma kajakami, cała podróż zajmie nam do trzech tygodni.

— Wiesz, że to bardzo zachęcające. Ale powiedz mi, jaki w przybliżeniu kosztorys przewidujecie na to wszystko? W sumie to chyba dość droga przyjemność?

— Ale gdzie tam! W porównaniu z kosztami utrzymania w Warszawie — daleko idąca oszczędność. Najpoważniejsze pozycje wydatków, to bilety kolejowe do Pińska i powrót z nad morza. Ale zato droga wodna prawie darmo. Oczywiście, że się ma ekwipunek.

— No to przecież kosztuje.

— Śmiesznie mało. Właściwie, poza kajakiem i płótnem namiotowem, potrzebna jest tylko jedna i to bardzo tania rzecz.

— Cóż takiego?

— Maszynka spirytusowa.

— Ależ to drobiazg!

— Naturalnie, ale niezbędny. Pomyśl tylko: masz zawsze przy sobie leciutki przedmiot, zapewniający ci w każdej chwili i w każdej sytuacji śniadanie, obiad i kolację. Spirytus kosztuje grosze, zapasy żywności można dostać wszędzie, no a umiejętności kulinarnych nabiera się szybko, gdy zachodzi potrzeba. Jeżeli brak czasu — można w kilkanaście minut ugotować buljon i usmażyć jajecznicę. Na dłuższych postojach podejmuję się ugotować na denaturacie obiad z trzech dań z deserem.

— No, no! A ile waży taka kuchenka?

— Mała turystyczna „Emes” waży zaledwie 840 gramów, a kosztuje zł. 7,75. I wiesz — przy pogodzie można ją palić w kajaku. Wiatr jej nie zgasi, bo posiada specjalną zasłonę od wiatru. Poprostu, oszczędność czasu i pieniędzy, bo koszt paliwa na cały obiad wynosi drobne grosze.

— Wiesz, wszystko to, co mi powiedziałeś, jest tak zachęcające, że kupię sobie maszynkę spirytusową „Emes” i pojadę z wami.

BOHATYREW M., INŻ. Jak zbudować płaskodenną łódź wiosłową. Cena zł. 2.

Sport wodny w Polsce w swoim rodzaju napotyka znaczne trudności z powodu większej ilości nieuregulowanych i płytkich dróg wodnych, wymagających zastosowania różnych typów łodzi. Zkolei wysokie ceny wioślarskiego taboru rasowego utrudniają uprawianie tego sportu na szerszą skalę. Przeciętny amator, posiadający skromne zasoby pieniężne, szuka rozwiązania zagadnienia taborowego w budowie kajaka, ale ten ostatni nie zawsze może zastąpić łódź bardziej stateczną, obszerną i nośną, nadającą się do rybołóstwa, polowania i wycieczek. Chcąc dać zainteresowanym możność zbudowania łodzi odpowiedniej właśnie do powyższych celów, autor skonstruował płaskodenną łódź wiosłową typu CNA, która przy niezwykłej taniości (około zł. 100) i prostocie budowy, odznacza się lekkością, wytrzymałością i wyjątkową statecznością w użyciu. Łódź ta może być budowana w różnych wielkościach na 1, 2 lub 3 pary wioseł przy nośności 3 do 8 osób. Praktyka wykazała, że dla amatorów jako tako władających piłą, młotkiem i heblem, własnoręczna budowa łodzi typu CNA nie nastręcza żadnych trudności tem bardziej, że oprócz szczegółowych rysunków konstrukcyjnych, autor podaje dokładny wykaz przyrządów, narzędzi i materjałów.



Wyścig na wodoplanach poruszanych rękami w zatoce pod Los Angeles.

Małe rzeczki podwarszawskie

Ogłoszony w Nr. 5 „Sportu Wodnego” artykuł I. Kłosińskiego „Niedzielne wypady kajakowe w okolice Warszawy” niewątpliwie przyjęty został z wielkiem zainteresowaniem przez wszystkich kajakowców-turystów, pragnących uniknąć tłoku, panującego w dni świąteczne na najbliższych Warszawie kilkunastu kilometrach Wisły. Intencja autora, aby skierować niedzielny ruch turystyczny kajakowców na inne pobliskie rzeki: Bug, Narew i Pilicę, bezsprzecznie jest pochwały godna. Nie mogę się jedynie zgodzić z jednem z końcowych zdań artykułu, a mianowicie z twierdzeniem, że wędrówki po mniejszych dopływach są mniej interesujące od spływów pięknemi okolicami Pilicy, Narwi i Bugu. Przeciwnie, jestem zdania, że najciekawsze dla kajakowców są właśnie te małe rzeczki i strumienie, które są zupełnie niedostępne dla innego typu łodzi wiosłowych lub żaglowych, a stanowią wyłączną domenę kajaka, względnie składaka. Wyprawa na taką rzeczkę, szerokości nieraz nie przekraczającej 1½ m. i o krętym biegu, pełnym nieoczekiwanych przeszkód w rodzaju młynów, zastawek, kładek, niskich mostków, często zarośniętych gęstą roślinnością, stanowi swojego rodzaju „problem”, którego rozwiązanie daje turyście wodnemu wielkie zadowolenie. Nasuwa się tu analogja z wędrówkami pieszemi: wielkie rzeki porównać można z marszem szosą, którego efekt oblicza się wyłącznie ilością przebytych kilometrów, podczas gdy małe rzeczki to jakby ścieżki, znacznie więcej urozmaicone od szerokich, ale często i monotonnych traktów.

O sportowej wartości wycieczki nie stanowią tu wyłącznie pokonane odległości, tembardziej, że kilemetraż nawet na podstawie dokładnych map nie da się ściśle określić, zwłaszcza, gdy strumień wije się w licznych skrętach nieraz przy tak małym promieniu krzywizny, że w wąskich miejscach kajak tylko z trudem może je przebyć. Skoro już emocje spływu górskiemi rzekami są dla jednodniowych wycieczkowiczów z Warszawy z powodu odległości od gór, niestety, nieosiągalne, to zastąpić te wrażenia w okolicach stolicy choć w drobnej części mogą raczej wycieczki małemi strumieniami, niż wielkiemi rzekami.

Jest jeszcze jedna korzyść dla tych, którzy nie gardzą małemi dopływami; wynika ona stąd, że umożliwionem wówczas w wielu wypadkach staje się dotarcie wodą do rzek większych z oddalonych od nich stacji kolejowych.

Tego typu dojazd stanowi np. rzeka **Orz**, lewy dopływ Narwi. Dotrzeć do rzeki tej najlepiej można od stacji Pasieki (na linji Warszawa—Ostrołęka), idąc 3½ klm. szosą w kierunku Rożan. Zmontować składak można wygodnie na łące tuż koło mostu szosowego. Odległość od mostu Orzem do ujścia jego do Narwi wynosi ok. 8 — 10 klm.; na przebycie tej drogi liczyć trzeba jednak conajmniej 2 godziny, ze względu na 3 młyny koło wsi Kunin, które zmuszają do przeniesienia kajaka. Ujście Orzu do Narwi leży koło wsi Wielkie Brzuze o ok. 39 klm. niżej Ostrołęki; korzystając więc z tego przejazdu, możemy w ciągu półtora dnia łatwo dotrzeć do Pułtuska, spływając Narwią jeszcze ok. 48 klm., podczas gdy spływ z Ostrołęki do Pułtuska byłby dość forsowny, zwłaszcza, gdy wziąć na uwagę dość długi czas, potrzebny na przejazd z Warszawy do Ostrołęki koleją. Wody w Orzu jest dużo, przejazd prawdopodobnie zawsze możliwy, brzegi malownicze, pokryte zwłaszcza bliżej ujścia bujną roślinnością.

Jako dojazd do większej rzeki, wykorzystać można także **Liwiec**, lewy dopływ Bugu.

Składając kajak w Urlach, bardzo niedaleko od stacji kolejowej, osiągamy Bug po 15 klm., liczonych według miary 1 : 100.000 (w istocie o ok. 20% więcej ze względu na zakręty), w miejscu, oddalonem od Wyszkowa o 8 klm. Przejazd możliwy jest jednak tylko przy wysokim stanie wody (po większych deszczach lub wczesną wiosną), przyczem trzeba mieć pewną wprawę w odgadywaniu, którędy płynie najgłębszy nurt, przerzucający się często z pod jednego brzegu ku drugiemu. Na przejazd Urle — Wyszków liczyć należy 3 — 4 godziny, tak że wyjeżdżając w sobotę popołudniu z Warszawy, dotrzeć można na noc do lasu za Drogoszewem (6 klm. za Wyszkowem), a następnego dnia dokończyć wycieczki Bugiem do Zegrza, Serocka lub Popowa.

Bardzo ładną trasę przedstawia **Płonka** od Płońska do ujścia do Wkry. Składać można w samym Płońsku (od stacji kolej. 1 klm. — dorożki). Nadzwyczaj kręta, miejscami bardzo wąska rzeczka w wysokiej trawie i zaroślach ma bystry nurt, w kilku miejscach tworzy nawet jakby małe wodospadziki, które można przejechać. Minąwszy dwór Poświętne i wieś Michowo, napotykamy na więcej przeszkód na przestrzeni Strachowo — Drożdżyn: drzewa, rosnące w korycie rzeki, tworzące splątane gąszcza. Można jednak przedostać się przez te chaszcze, brodząc miejscami w wodzie i przepychając kajak. Za Drożdżynem (płytkie miejsce przed kładką) napotykamy na wielkie głazy w korycie, ale naogół jazda jest już łatwiejsza. Odległość w prostej linji od Płońska do ujścia Płonki do Wkry wynosi ok. 10 klm., jednak na przebycie jej wodą zużyliśmy 5 godzin, przyczem prawdziwą długość

koryta Płonki na tym odcinku oceniam na ok. 25 klm. Od ujścia spływamy 15 klm. Wkrą do wsi Joniec (po drodze 2 młyny — w Kalęczynie i Probostwie, gdzie trzeba kajak przenosić). Od Jońca do stacji „Wkra” na linji Sierpc — Nasielsk — Warszawa — około 1½ klm. piasczystej drogi. W Jońcu możnaby ewentualnie kajak zostawić (w myśl rady autora, cytowanego na wstępie artykułu, czego bym zresztą sam nie zaryzykował, gdyż nawet nie możnaby się dziwić, gdyby cała wiejska młodzież nie wypróbowała przyjemności jazdy składakiem w czasie całotygodniowego postoju jego na wsi, a wyobrażam sobie jego idealny stan po takich próbach) — aby następnego razu kontynuować spływ Wkrą do Modlina.

Podobną nieco do Płonki, choć mniej piękną, jest **Rządza,** lewy dopływ Bugo-Narwi. Od Radzymina (dojazd kolejką Marecką) należy na wózku przewieźć kajak 4 klm. szosą do mostu koło wsi Dybów. Spływ do wsi Zawady ładny, w wysokich trawach krętym i wąskim korytem rzeczki. Dalej napotykamy na wiekie przeszkody: tunel z drzew i mnóstwo gałęzi na wodzie i pod wodą. W kilku miejscach trzeba kajaki przepychać, stojąc w wodzie. Koło wsi Załubice następuje znów bardziej monotonna część drogi, natomiast ładne jest ujście do Bugo-Narwi w odległości ok. 5 klm. powyżej Zegrza. Według mapy, odległość Rządzą od mostu koło Dybowa do ujścia wynosi ok. 18 klm.; w istocie jest conajmniej 30 klm., na których przebycie trzeba liczyć 6 godzin. Przejazd Radzymin — Zegrze stanowi jedną z najbliższych „dzikich” (t. j. po wodach nieżeglownych) wycieczek wodnych w okolicach Warszawy.

Z rzeczek podwarszawskich wymienić ponadto należy **Świder,** którym przejazd najdogodniej odbyć po wielkich deszczach z powodu płytkości koryta, oraz opisaną w przewodniku A. Heinricha: „Szlaki wadne Polski” **Jeziorkę.** Nadmienić tylko chciałbym, że przejechanie Jeziorki w jednym dniu od Gołkowa aż do ujścia nawet przy wielkiej wodzie wydaje mi się praktycznie wykonalnem tylko dla wyścigowców. Normalny turysta zużyje na szlak ten 2 dni z uwagi na konieczność przenoszenia łodzi przez zastawkę na czwartym kilometrze poniżej Gołkowa, koło młyna w Żabieńcu oraz przez tamę w Jeziornie, jak również ze względu na przeszkody w postaci drutów kolczastych, rozpiętych wpoprzek rzeki w kilku miejscach poniżej wsi Oborki. Trasę podzielić można na etapy: Gołków — Skolimów i Jeziorna — Warszawa.

Wyżej wspomniane rzeczki przejechaliśmy w ubiegłych sezonach. Prawdopodobnie da się do spisu ich dołączyć jeszcze inne, np. Utratę, Wilgę i t. p. Proponuję, aby na łamach „Sportu Wodnego” pierwsi „odkrywcy” tego rodzaju szlaków zamieszczali o ich przebyciu choćby krótkie notatki, podobnie jak to ma miejsce w fachowej literaturze tatrzańskiej w odniesieniu do nowoodkrytych dróg skalnych na Tatrach. W ten sposób ułatwiona będzie praca dla ewentualnego nowego wydania przewodnika, a zarazem turyści-kajakowcy, którym zajęcie zawodowe uniemożliwiają odbycie dalszych podróży, otrzymają cenne wskazówki, ułatwiające im ułożenie programu niedzielnych wycieczek podmiejskich.

Bol. Smoluchowski.

Wynik pływania w Krotoszynie.

Na otwarcie sezonu pływackiego odbyło się w dniu 14 maja r. b. „święto pływania”, urządzone przez miejscowe organizacje sportowe. Do bardzo licznie zebranej publiczności, gości i przedstawicieli władz przemówił prezes „Astry”, p. dr. Pawłowski, poczem najmłodszy członek tego klubu, Stachowski podciągnął flagę. Po części oficjalnej, rozpoczęły się biegi i pokazy, które przyniosły następujące wyniki: 100 m. dow.: 1) Richter (Unja) 1:25.6, 2) Orlicz (A) 1:27.7, 3) Pszczyński (A) 1:28.8, 4) Krajczewski (U); 100 m. klas.: 1) Kaniewski (U) 1:34.1, 2) Łański (A) 1:40, 3) Wojtkowiak (Skała) 1:41.8; 100 m. wznak: 1) Matecki (U) 1:39, 2) Szramm (U) 1:40.6, 3) Klemczak (A) 1:42.3; 3×100 m. zmien.: 1) „Unja” (Matecki, Kaniewski, Kuździowicz) 4:46.3, 2) „Astra” (Matecki, Łański, Orlicz) 5:04.0; 100 m. dow. pań: 1) Rosadzianka (AA) 2:02.1, 2) Walkowiakówna (U) 2:02.2, 3) Piotrowska (A) 2:27; 50 m. wojsk.: 1) podchor. Idziak (56 p. p.) 43.4; 50 m. w ubraniu: 1) Tyczyński (56 p. p.) 1:02; 50 m. w ubraniu i uzbrojeniu: 1) Marszałek (56 p. p.) 1:15.4; skoki pokazowe: 1) Szlachta (A), 2) Cieślak (Sk.). Na zakończenie odbył się pokazowy mecz piłki wodnej. Organizacja bardzo dobra, spoczywała w rękach instr. dypl. p. Liberskiego.

Kobieta w męskiej sztafecie.

Znakomita pływaczka holenderska, Willy den Ouden, ustanowiła niedawno rekord światowy w pływaniu na 200 m. stylem dowolnym w czasie 2:28,6 sek. Wynikiem tym sklasyfikowała się na drugiem miejscu w tabeli najlepszych pływaków holenderskich, mając przed sobą jednego tylko lepszego pływaka-mężczyznę, rekordzistę Holandji Shaeffera.

Wobec tego możliwe jest, że den Ouden znajdzie się w składzie męskiej sztafety holenderskiej 4×200 m. w bliskim już meczu Belgja — Holandja. Przepisy oficjalne międzynarodowego związku pływackiego nic nie mają przeciwko sztafetom mixt. Byłby to pierwszy tego rodzaju wypadek na świecie.



Pan Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki na przystani Yacht-Klubu Polski.

Bocheński i Karliczek jadą do Pardubic.

Dwaj czołowi pływacy, Bocheński i Karliczek, mają wziąć udział w „Masarykowych Hrach" w Pardubicach (3 — 5 czerwca) — gdzie spotkają się z elitą pływaków środkowej Europy. Nareszcie dowiemy się, jaki jest rzeczywisty stosunek ich doskonałych ostatnio wyników do rezultatów osiąganych przez naszych sąsiadów.

Nowy rekord w pływaniu.

Na zawodach pływackich w Pradze znany pływak polski, Pollak, ustanowił nowy rekord państwowy w pływaniu na 400 m. stylem klasycznym, mając wynik 6:28,4 sek. Dawny rekord Polski należał do Karliczka i wynosił 6:44 sek. Pollak jest członkiem Hakoahu Bielskiego.

Otwarcie sezonu wędkarskiego w Bydgoszczy.

Bydgoski Klub Sportu Wędkarskiego, przy pięknej pogodzie i udziale gości zamiejscowych z Poznania i Bydgoszczy urządził w dniu 7 b. m. otwarcie tegorocznego sezonu wędkarskiego na wodach w Brdyujściu.

Bydgoski Klub Sportu Wędkarskiego, do którego należy 150 wędkarzy aktywnych i 120 terenowych, posiada w całej Polsce jak najlepszą opinję. Prezes klubu bydgoskiego p. Kossecki jest także członkiem zarządu Związku w Warszawie.

Bydgoski Komitet Towarzystw Wioślarskich

PROGRAM

Regat Międzyklubowych i Międzyszkolnych

w niedzielę, dnia 2-go lipca 1933 roku w Bydgoszczy

CZĘŚĆ I.

Bieg 1. Godz. 2.00 — Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
Bieg 2. „ 2.15 — Czwórki półwyścigowe.
Bieg 3. „ 2.30 — Czwórki półwyścigowe.

CZĘŚĆ II.

Bieg 4. „ 2.45 — Czwórki nowicjuszy.
Bieg 5. „ 3.00 — Czwórki pań.
Bieg 6. „ 3.15 — Czwórki (bieg eliminacyjny).
Bieg 7. „ 3.30 — Czwórki półwyścigowe nowicjuszy.
Bieg 8. „ 3.45 — Jedynki nowicjuszy.
Bieg 9. „ 4.00 — Czwórki młodszych.
Bieg 10. „ 4.15 — Ósemki nowicjuszy.
Bieg 11. „ 4.30 — Czwórki bez sternika (bieg eliminacyjny).
Bieg 12. „ 4.45 — Czwórki półwyścigowe pań.
Bieg 13. „ 5.00 — Czwórki półwyścig. wojskowych.
Bieg 14. „ 5.15 — Dwójki podwójne (bieg eliminac.).
Bieg 15. „ 5.30 — Jedynki młodszych.
Bieg 16. „ 5.45 — Czwórki wagi lekkiej.
Bieg 17. „ 6.00 — Ósemki młodszych.
Bieg 18. „ 6.15 — Dwójki bez sternika (bieg elimin.).
Bieg 19. „ 6.30 — Jedynki (bieg eliminacyjny).
Bieg 20. „ 6.45 — Ósemki (bieg eliminacyjny). Mistrzostwo m. Bydgoszczy.

UWAGA: I. Regaty odbywają się zgodnie z nowym Regulaminem P. Z. T. W. II. Biegi 1, 2, 3, dostępne tylko dla towarzystw szkolnych oraz dla kół młodzieży przy związkowych tow. wiośl. III. Regaty odbywają się w Bydgoszczy (tor regatowy w Brdyujściu), tor prosty długości 1650 m., woda stojąca, biegi młodzieży (1, 2, 3), oraz biegi (5 i 12) na dystansie 1200 m. IV. Termin zgłoszeń biegów i osad na ustalonych przez P. Z. T. W. szematach do 26 czerwca r. b. godz. 6 wiecz. Zgłoszenia należy przesyłać pod adresem BTW Bydgoszcz, ul. Gdańska 35. Numerację wioślarzy w zgłoszonych osadach pisać należy według nowego regulaminu: Nr. 1 szlakowy i t. d. V. Wpisowe w wysokości zł. 5 od osady w biegach 1, 2, 3, 7, 8, 12, 13, 15, 19, po 20 zł. w biegach 10, 17, 20, po 10 zł. od osady, w biegach pozostałych, należy wnieść przed terminem składania zgłoszeń do PKO. Nr. 209290 na rachunek Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego. VI. Osady zwycięskie otrzymają prócz nagród, żetony wzgl. dyplomy pamiątkowe. VII. Losowanie torów i osad dokona Komisja Sportowa w dniu 26 czerwca r. b. o godz. 8 wiecz., na przystani B. T. W. VIII. Zebranie Sędziów dnia 1 lipca r. b. o godz. 8 wiecz. na przystani B. T. W., tegoż samego dnia wydawanie numerów. IX. Ewent. przedbiegi przy zgłoszeniu na start więcej niż 6 łodzi, odbędą się 2 lipca r. b. o godz. 10 przedpoł. X. Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu. XI. Rozdanie nagród w dniu 2 lipca o godz. 9 wiecz. XII. Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym użyczy łodzi Komitet Tow. Wiośl. w Bydgoszczy, St. Rynek 3 (Tel. 199) po uprzedniej odpowiedniej korespondencji (przed deklarowaniem biegu). XIII. Uczestnicy zamiejscowi otrzymują zniżkę kolejową na drodze powrotnej.

WILEŃSKI KOMITET TOWARZYSTW WIOŚLARSKICH
UL. ZYGMUNTOWSKA 22-8

Program

MIĘDZYNARODOWYCH WIOŚLARSKICH MISTRZOSTW WILNA

ORAZ BAŁTYCKICH REGAT AKADEMICKICH

w dniu 9 lipca 1933 roku w Trokach

Bieg 1. Godz. 12.00. **Czwórki młodszych — pań,** dystans 1.200 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią Izby Rzemieślniczej w Wilnie.

Bieg 2. Godz. 12.12. **Czwórki półwyśc. — pań,** dystans 1.200 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią Cechu Rzeźników.

Bieg 3. Godz. 12.24. **Czwórki młodszych,** dyst. 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią W. K. S. 3 P. A. C. Zwycięzca z 1932 r. — K. W. Syrena.

Bieg 4. Godz. 12.36. **Jedynki młodszych — pań,** dystans 1.200 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią F-my „Lignopil” w Wilnie.

Bieg 5. Godz. 12.48. **Czwórki półwyścigowe,** dystans 1.750 mtr. Bieg dostępny dla wioślarzy, którzy do dnia 31 grudnia 1932 r. nie wygrali żadnego biegu. Bieg o nagrodę przechodnią F-my Stanisław Reising w Warszawie. Zwycięzcy: w 1929 r. — P. K. S. Wilno, w 1930 r. — W. K. W. Grodno, w 1931 r. — W. K. S. Pogoń, w 1932 r. — W. K. S. 3 sap.

Bieg 6. Godz. 13.00. **Czwórki półw. — młod. szk.,** dystans 1.200 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią Polskiego Związku Tow. Wioślarskich. Zwycięzcy: w 1929 r. — W. K. S. Pogoń, w 1930 r. — W. K. W. Grodno, w 1931 r. — Wil. Tow. W., w 1932 r. — Wil. Tow. W.

Bieg 7. Godz. 13.12. **Czwórki wagi lekkiej,** dyst. 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią J. Nieciecktego i T. Bobrowskiego. Zwycięzca w 1931 r. — Wil. T. W.

Bieg 8. Godz. 13.24. **Jedynki,** dystans 1.750 mtr. Bieg o mistrzostwo m. Wilna i nagrodę przechodnią Magistratu Miasta Wilna. Zwycięzcy: w 1931 r. — W. K. S. 3 sap., w 1932 r. — W. K. S. 3 sap.

Bieg 9. Godz. 13.36. **Czwórki półwyścig. — pań,** dystans 1.200 mtr. Bieg dostępny dla wioślarek, które do dnia 31 grudnia 1932 r. nie wygrały żadnego biegu. Bieg o nagrodę przechodnią Izby Handlowo-Przemysłowej w Wilnie. Zwycięzcy: w 1929 r. — A. Z. S. Wilno, w 1930 r. — W. K. W. Grodno, w 1931 r. — A. Z. S. Wilno, w 1932 r. — W. K. W. Grodno.

Bieg 10. Godz. 13.48. **Czwórki nowicjuszy,** dyst. 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią W. K. S. „Pogoń”. Zwycięzcy: w 1930 r. — W. K. S. Pogoń, w 1931 r. — W. K. W. Grodno, w 1932 r. — W. K. W. Grodno.

Bieg 11. Godz. 14.00. **Jedynki nowicjuszy,** dyst. 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią Wileńskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich. Zwycięzcy: w 1930 r. — Wil. T. W., w 1931 r. — Wil. T. W., w 1932 r. — W. K. S. 3 sap.

Bieg 12. Godz. 14.12. **Czwórki półw. osad wojsk.,** dystans 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią D. O. K. III. Zwycięzcy: w 1931 r. — W. K. S. 3 sap., w 1932 r. — W. K. S. 3 P. A. C.

Bieg 13. Godz. 14.24. **Ósemki,** dystans 1,750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią Redakcji „Kurjera Wileńskiego”.

Bieg 14. Godz. 14.36. **Czwórki półwyścigowe,** dystans 1.750 mtr. Bieg dostępny dla towarzystw, które w roku ubiegłym nie figurowały na tabeli punktacyjnej P. Z. T. W. Bieg o nagrodę przechodnią por. Borzobohatego. Zwycięzca w 1932 r. — W. K. S. 3 P. A. C.

Bieg 15. Godz. 14.48. **Jedynki pań,** dystans 1.200 mtr. **Bieg o mistrzostwo m. Wilna** i nagrodę Prez. Izby Rzemieślniczej Władysława Szumańskiego.

Bieg 16. Godz. 15.00. **Czwórki pań,** dystans 1.200 mtr. **Bieg o mistrzostwo m. Wilna** i nagrodę przechodnią Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Zwycięzcy: w 1931 r. — A. Z. S. Wilno, w 1932 r. — Warszawski Klub Wioślarek.

Bieg 17. Godz. 15.12. **Czwórki półw. — nowicj.,** dystans 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią członka honorowego Wil. T. W. Władysława Chojnackiego.

Bieg 18. Godz. 15.24. **Jedynki młodszych,** dyst. 1.750 mtr. Bieg o nagrodę przechodnią F-my „Cel” J. Tomaszewskiego w Wilnie.

Bieg 19. Godz. 15.36. **Czwórki,** dystans 1.750 mtr. **Bieg o mistrzostwo m. Wilna** i nagrodę Wojewódzkiego Komitetu W. F. i P. W. Zwycięzcy: w 1927 r. — K. W. 04 Poznań, w 1928 r. — Wil. T. W., w 1929 r. — A. Z. S. Wilno, w 1930 r. — Wil. T. W., w 1931 r. — W. K. W. Grodno, w 1932 r. — K. W. „Syrena”.

---

1) Regaty odbędą się na jeziorze w Trokach. Tor na wodzie stojącej.

2) W razie zgłoszenia do któregoś z biegów ponad 6 osad, przedbiegi odbędą się w dniu 8 lipca o godz. 15.

3) Regaty odbywają się zgodnie z nowym regulaminem P. Z. T. W.

4) Termin zgłaszania osad upływa z dniem 3 lipca 1933 r. o godz. 20.

5) Zgłoszenia kierować należy pod adresem Wileńskiego Komitetu Towarzystw Wioślarskich — Wilno, Zygmuntowska 22 — 8. Równocześnie ze zgłoszeniem należy przesłać wpisowe w wysokości 3 zł. od każdego zawodnika w każdym biegu.

6) Do zgłoszeń winne być załączone zaświadczenia Poradni Sportowej dla wszystkich wioślarzy.

7) Klub, zdobywający największą ilość punktów w powyższych regatach, otrzymuje puhar P. U. W. F. i P. W. Zwycięzcy: w 1931 r.—A. Z. S. Wilno, w 1932 r.—K. W. Syrena.

8) W biegach, obsadzonych przez kluby akademickie, rozegrywana jest nagroda przechodnia Akademickiego Związku Zbliżenia Międzynarodowego „Liga”.

9) Nagrody w żetonach lub medalach a) przy udziale 4 osad 1 nagroda, b) przy udziale powyżej czterech osad 2 nagrody.

10) Losowanie osad dokona Komisja Sportowa Wil. K. T. W. dnia 4 lipca o godz. 20, na przystani A. Z. S. — Wilno.

11) Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym użyczy w miarę możności łodzi Wileński Komitet Towarzystw Wioślarskich po uprzedniej korespondencji (przed deklarowaniem biegu).

12) Zebranie Komisji Sędziowskiej odbędzie się dnia 9 lipca o godz. 10 w schronisku Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Trokach. W razie przedbiegów w dniu 8 lipca o tej samej godzinie.

13) Łodzie kierować należy do stacji Landwarów, skąd zostaną odtransportowane na jezioro Trockie.

14) Kancelarja regatowa czynna będzie od dnia 5 lipca w schronisku Ligi Morskiej i Kol. w Trokach.

15) Komisja Sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu.

Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich

Program

Regat Międzyklubowych w Poznaniu

W NIEDZIELĘ DNIA 16 LIPCA 1933 ROKU

Bieg 1. Godz. 15.30. **Ósemki nowicjuszy.**
Bieg o nagrodę przechodnią Pozn. Komit. Tow. Wiośl.
Zwyc. w r. 1929. K. W. 04 Poznań — 1930. B.T.W. Bydgoszcz — 1931. W. T. W. Warszawa — 1932. A. Z. S. Poznań.

Bieg 2. Godz. 15.45. **Jedynki młodszych.**
Bieg o nagrodę przechodnią mec. K. Łyskowskiego, Poznań.
Zwyc. w r. 1930. T. W. Polonja, Poznań — 1931. K. S. 3 p. sap. Wilno — 1932. K. W. 04 Poznań.

Bieg 3. Godz. 16.00. **Czwórki wagi lekkiej.**
Bieg o nagrodzę przechodnią prezesa M. Wtorkowskiego.
Zwyc. w r. 1932. P.T.W. Tryton, Poznań.

Bieg 4. Godz. 16.15. **Dwójki bez sternika.**
Bieg o nagrodę przechodnią p. H. Reinhardta.
Zwyc. w r. 1932. K. W. 04 Poznań.

Bieg 5. Godz. 16.30. **Czwórki** (Mistrzostwo m. Poznania).
Bieg o nagrodę przechodnią Magistratu m. Poznania.
Zwyc. w r. 1932. K. W. 04 Poznań.

Bieg 6. Godz. 16.45. **Czwórki półwyścigowe pań.**
Bieg o nagrodę przechodnią dotąd nierozegraną.

Bieg 7. Godz. 17.00. **Ósemki młodszych.**
Bieg o nagrodę przechodnią p. K. Przybyły, Poznań.
Zwyc. w r. 1930 i 1931. K. W. 04 Poznań — w r. 1932. Ofic. Yacht Klub, Warszawa.

Bieg 8. Godz. 17.15. **Dwójki podwójne.**
Bieg o nagrodę przechodnią p. W. Mrozikiewicza, Poznań.
Zwyc. w r. 1929 i 1930. P. T. W. Tryton, Poznań — 1931. W.T.W. Warszawa — 1932. nagrody tej nie rozegrano.

Bieg 9. Godz. 17.30. **Czwórki nowicjuszy.**
Bieg o nagrodę przechodnią p. F. Staszewskiego, Poznań.
Zwyc. w r. 1929. P.T.W. Tryton, Poznań — 1930. B.T.W. Bydgoszcz — 1931. Wojsk. K. W. Poznań — 1932. T. W. Polonja, Poznań.

Bieg 10. Godz. 17.45. **Czwórki bez sternika.**
Bieg o nagrodę przechodnią dotąd nierozerganą.

Bieg 11. Godz. 18.00. **Dwójki.**
Bieg o nagrodę przechodnią p. M. Garsteckiego, Poznań.
Zwyc. w r. 1931 i 1932. K. W. 04 Poznań.

Bieg 12. Godz. 18.15. **Czwórki półwyścigowe** (Bieg dostępny dla wioślarzy, którzy do dnia 31.12.1932. nie wygrali żadnego biegu na regatach klasyfikacyjnych).
Bieg o nagrodę przechodnią p. E. Bambera, Poznań.
Zwyc. w r. 1929 T. W. Polonja, Poznań — 1930. A.Z.S. Poznań — 1931. W.T.W. Warszawa — 1932. Ofic. Yacht Klub, Warszawa.

Bieg 13. Godz. 18.30. **Jedynki.**
Bieg o nagrodę przechodnią Wojewódzkiego Komitetu W.F. i P.W. w Poznaniu.
Zwyc. w r. 1930. P.T.W. Tryton, Poznań — 1931. K. S. 3 p. sap. Wilno — 1932. A.Z.S. Kraków.

Bieg 14 Godz. 18.45. **Czwórki młodszych.**
Bieg o nagrodę przechodnią prezesa Wł. Stopy, Poznań.
Zwyc. w r. 1929. P.T.W. Tryton, Poznań — 1930. K.W. 04 Poznań — 1931. Wojsk. K.W., Poznań — 1932. Tow. Wiośl. Kalisz.

Bieg 15. Godz. 19.00. **Ósemki.**
Bieg o nagrodę przechodnią prof. Dr. A. Jurasza, Poznań.
Zwyc. w r. 1932. K. W. 04 Poznań.

Długość toru 2.000 m. wody stojącej na jeziorze Witobelskiem pod Poznaniem. W biegu pań 1.200 m.

Regaty odbywają się zgodnie z regulaminem regatowym P.Z.T.W. Termin zgłoszeń upływa z dniem 10 lipca 1933 r. o godz. 20-tej. Zgłoszenia należy przesłać na formularzach ustalonych przez P.Z.T.W. pod adresem drh. Z. Rozpłochowskiego, Poznań ul. Kochanowskiego 5, który również udziela wszelkich informacyj.

Wpisowe w wysokości zł. 3 od zawodnika w biegach 4, 5, 8, 10, 11, 13 i 15; zł. 2,50 od zawodnika w biegach 1, 2, 3, 7, 9, i 14 oraz 1,50 od zawodnika w biegach 6 i 12 należy wnieść równocześnie ze zgłoszeniem: do P.K.O. na konto nr. 209.897 Tow. Wiośl. „Polonja", Poznań.

Ewentualne przedbiegi odbędą się w sobotę dnia 8 lipca 1933 r. Losowania torów i osad dokona komisja sportowa w dniu 10 lipca 1933 r. o godz. 20-tej. Zebranie delegatów sportowych i wydanie numerów startowych w dniu regat o godz. 14-tej na trybunie sędziowskiej.

Biegi odbywają się na łodziach własnych. Towarzystwom zamiejscowym użyczy łodzi w miarę możności Poznański Komitet Towarzystw Wioślarskich po poprzedniej korespondencji (przed deklarowaniem biegu).

Komisja sportowa zastrzega sobie prawo zmiany programu.

Cena ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie zł. 10, rocznie Zł. 20.
Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013.
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Druk.: Piotr Pyz i S-ka, Warszawa, Miodowa 8, tel. 674-09.